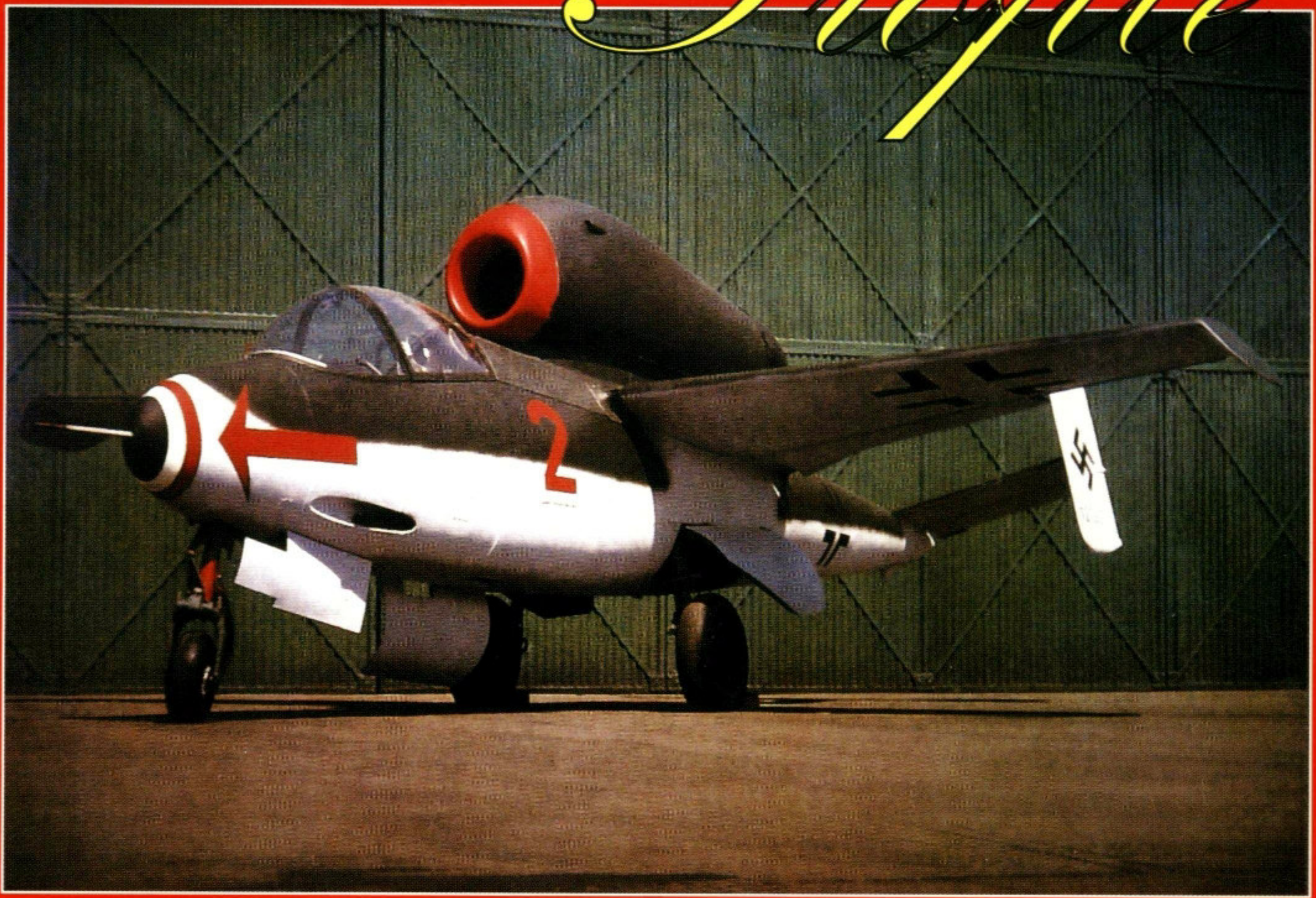
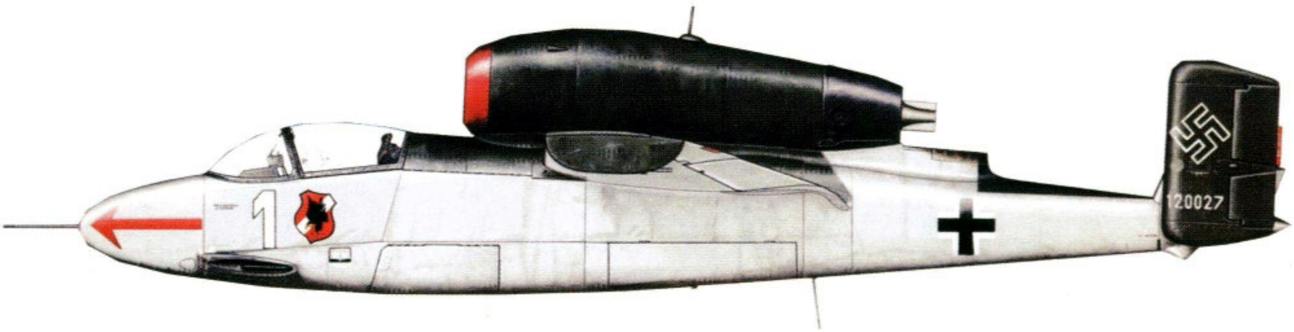
Preis DM 19,95 · SFr 19,95 · ÖS 140

FLUGZEUG Profile





Heinkel He 162

4 394240 519955 35

Die Geschichte des legendären „Volksjägers“

35

Das meisterhaft gebaute Modell einer Heinkel He 162 im Maßstab 1:15 von Günter Sengfelder.

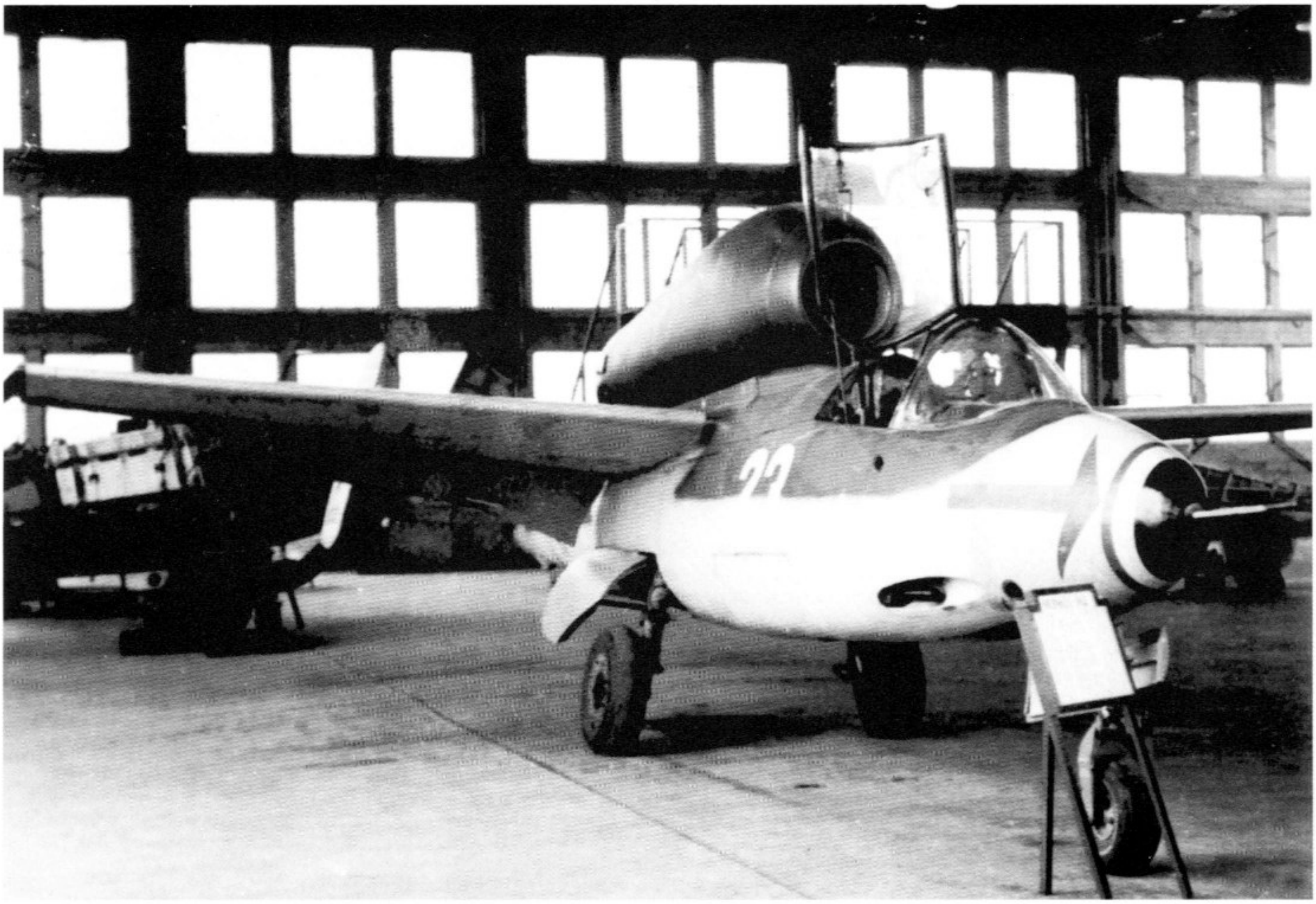
A real master model of a Heinkel He 162 in 1:15 scale built by Günter Sengfelder.

Mit wenig Zubehörteilen läßt sich mit solch einem Meistermodell eine absolute Realität erzeugen.

Only few pieces of ground equipment combined with this master model create on absolute realism.

FLUGZEUG Profile Impressum:
Herausgeber: Flugzeug Publikations GmbH
Thomas-Mann-Str. 3
89257 Illertissen
Tel.: 0 73 03/96 42 20
Fax: 0 73 03/96 41 41
Internet: http://www:flugzeug-publikation.de

Autor: Manfred Griehl
Grafiken: Manfred Meyer
Fotos: Autor, Peter Cohausz, Günter Sengfelder, Herbert Kroeschel
Satz, Druck
u. Reprodukton: Tussa Druck GmbH, 89257 Illertissen



Heinkel He 162 A-2 „weiße 23“ der I./JG 1 als alliiertes Beuteflugzeug. Die Aufnahme soll in Paris enstanden sein.

Heinkel He 162 A-2 „white 23“ of I./JG 1 as Allied war prize. The photo is reported to be taken at Paris.

Heinkel He 162

„Volksjäger“

Manfred Griehl

Ab 1943 begannen die Heinkel Werke, wie auch nahezu alle übrigen Flugzeugwerke, mit der Konzeption einmotoriger strahlgetriebener Jagdflugzeuge. Das Ziel war die Entwicklung eines leichten Strahljägers für die Luftwaffe. Die Frage, ob es sich bei der späteren He 162 um eine Ergänzung der Me 262 oder deren Ablösung handeln sollte, blieb und bleibt einstweilen unbeantwortet. Für eine leichter als die Me 262 zu produzierende Maschine sprachen hauptsächlich der geringere Materialverbrauch und die größtmögliche Verwendung von Sparstoffen (Holz). Riesige Stückzahlen und ein möglichst rascher Serienanlauf waren geplant.

Im Heinkel-Konstruktionsbüro in Wien (Heinkel Süd) widmete man sich ab Anfang 1944 verstärkt dieser neuen Aufgabe. Bis zum 10. Juli 1944 entstand das Projekt P.1073, ein „schneller Strahljäger“, mit einer, beziehungsweise zwei He S11, alternativ auch mit Jumo 004C-Turbinen ausgerüstet.

Bis zum Oktober 1944 wurden aus diesem Entwurf 19 weitere Projektstudien abgeleitet, von denen die 18. und 19. zum direkten Vorläufer der späteren He 162 wurden. Ziel war und blieb die Schaffung eines Jagdflugzeugs in Einfachbauweise, ein „Verschleiß- oder Einfachjäger“.

Anfang Juli 1944 verlangte das RLM, daß die Entwicklung eines schnellen Strahlflugzeugs unter der Bezeichnung „1 TL - Jäger“ binnen acht bis zehn Wochen zu bewerkstelligen sei. Die Attrappe sollte bis zum 1. Oktober 1944 fertiggestellt werden, das erste Versuchsmuster bis zum 1. Dezember 1944 flugklar sein und die Großserien-Fertigung am 1. Januar 1945 beginnen.

Nur Dank der bei Heinkel bereits erfolgten Vorarbeiten konnte eine aussagekräftige Studie nach wenigen Tagen fertiggestellt werden. Schon am 12. Juli 1944 sprach sich Oberst Knemeyer (Amtsgruppe Flugzeug- entwicklung) bereits grundsätzlich für dieses Projekt aus. Man schien auf dem richtigen Weg.

Am 8. September 1944 gab der Chef der technischen Luftrüstung (Chef TLR), Oberst Diesing, die Richtlinien für den „1 TL - Jäger“ unter der Bezeichnung „Volksjäger“ heraus. Hierauf legte das Konstruktionsbüro eine modifizierte Baubeschreibung des

P.1073 - Jägers vor, welche sich mit den Ausschreibungskriterien nahezu in allen Punkten deckte.

Nach nur kurzer Prüfung der Unterlagen wurde am 13. September 1944 ein Auftrag erteilt, der „mit größtem Nachdruck“ ausgeführt werden sollte. Da man mit dem He S11 Triebwerk nicht weiterkam, wurde der Entwurf auf das anfangs unzuverlässige BMW 003 umgestellt. Die Jumo 004-Turbinen wurden vordringlich für die Me 262A-1A benötigt.

Am 15. September 1944 wurde der Heinkel-Entwurf jedoch abgelehnt, da Flugzeit und Reichweite zu gering erschienen, die Bordwaffenanlage zu schwach wäre und auch der beabsichtigte Großserienbau nur schwer realisierbar erschien. Trotz des heftigen Einspruchs von Dir. Francke favorisierte der Chef TLR den Entwurf von Blohm & Voss, die P.211. Auch in den folgenden Besprechungen wurde der BV - Jäger befürwortet, eine abschließende Entscheidung stand aber noch aus. Nun kam die Attrappe der P.1073 ins Spiel, die bei Heinkel bereits vorhanden war. Nachdem schon in der Besprechung am 21. September 1944, unter Vorsitz von General-Stabsing. Lucht, von Fortschritten bei Heinkel die Rede gewesen war, wendete sich das Blatt zusehends.

Wenig später, am 22. und 23. September 1944, wurde die verbesserte Kanzel-Attrappe der P.1073, die ab dem 25. September 1944 als He 500 bezeichnet wurde, der Entwicklungshauptkommission (EHK) unter dem Vorsitz General-Stabsing. Lucht vorgestellt.

Bis auf einige leicht erfüllbare Wünsche blieb es bei den Vorstellungen der Heinkel-Werke. Da es zudem galt, zunächst einige Probleme bei der Entwicklung der BV 211 zu lösen, wurde am 29. September 1944 überraschend der „Sofortanlauf des Heinkel-Entwurfs“ angeordnet.

Der „Volksjäger“ stieß jedoch keinesfalls auf ungeteilte Akzeptanz seitens des Generals der Jagdflieger, General Galland, und dem Chef des Generalstabs der Luftwaffe, General der Flieger Kreipe. Beiden erschien der uneingeschränkte Bau der Me 262A-1a als die einzige Möglichkeit, zumindest einen Teil der Luftherrschaft wiederzugewinnen. Dagegen standen die Ansichten von Reichsmarschall Göring und Hauptdienstleiter (HDL) Karl-Otto Saur, dem Chef des Rüstungsstabs. Trotz aller Bedenken gegen den Heinkel-Entwurf jagte auf allen Ebenen eine Besprechung die andere.

Nach dem Krieg wurde diese He 162 in Mont de Marsan erprobt.

After the war, this He 162 was test flown at Mont de Marsan.

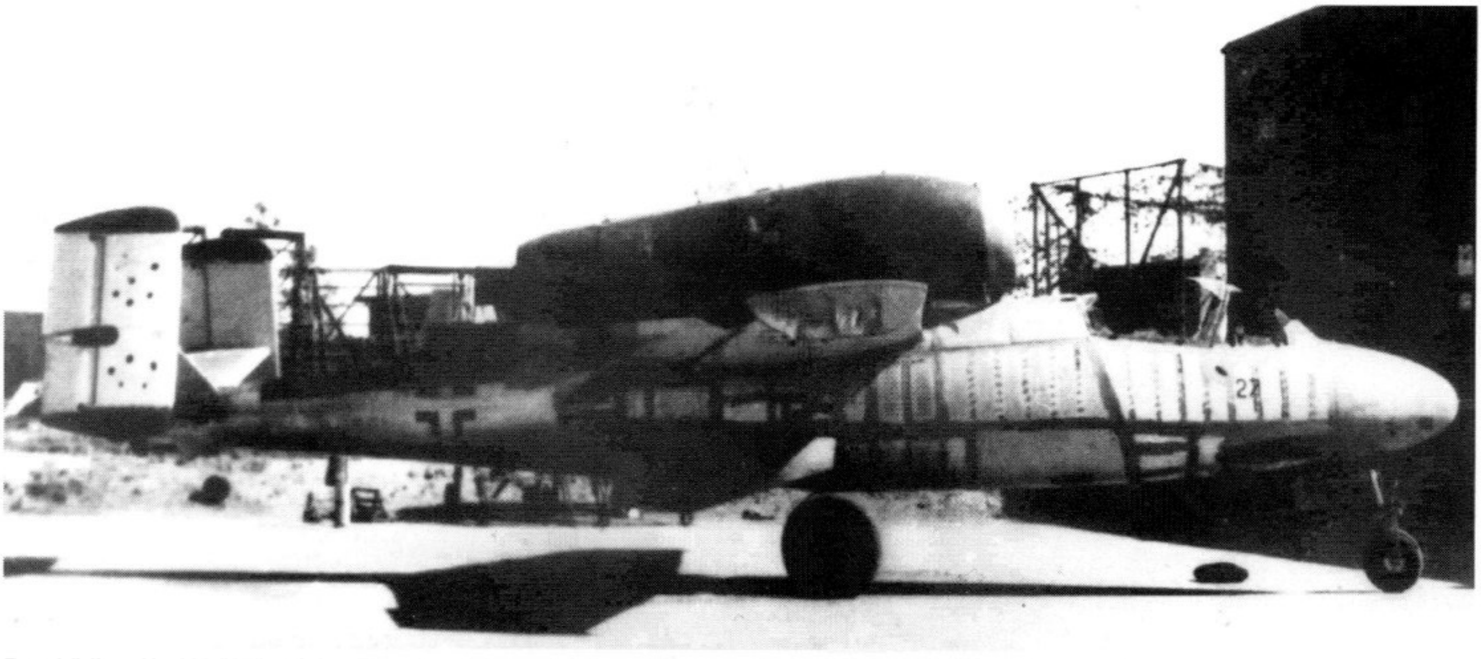
Am 30. September 1944 wurde man sich bei Heinkel klar, daß mit der ersten Großserien-Ausführung, der He 162A-2, nicht vor Februar 1945 zu rechnen war. Trotz der Einfachheit des Entwurfs blieben zahlreiche Detailfragen ungelöst. Nicht nur die Bereitstellung und der Einbau einer BMW 003-Strahlturbine, auch die Form von Flächen und Leitwerk, die Auslegung des Fahrgestells sowie der Tankanlage wurden wieder und wieder geändert. Stellungnahmen von Professor Messerschmitt, der sich gegen den „Volksjäger“ aussprach, forderten Stellungsnahmen der Heinkel-Werke heraus.

Am 3. Oktober 1944 wurde die Attrappe der He 500, die nun als He 162 „Volksjäger“ bezeichnet wurde, ein weiteres Mal besichtigt. Neue Änderungswünsche wurden seitens der Vertreter des Chefs TLR geäußert. Der Abwurfmechanismus für das Kabinendach, die Möglichkeit von Startraketen und der Einbau einer Höhenatmeranlage mußten schnellstens bei Heinkel konzipiert werden. Vier Tage später besichtigten Major Grasser und Fliegerstabsing. Rauchensteiner (beide gehörten zum Stab des GdJ) ebenfalls die Attrappe der He 162.

Inzwischen lag eine erste Bestellung von 1000 Maschinen vor, ohne daß ein einziges Versuchsmuster überhaupt geflogen war.

Im Konstruktionsbüro wurde vielfach 90 bis 100 Stunden pro Woche gearbeitet. Die Mitarbeiter schliefen zwischen den Zeichenbrettern. Die im September begonnenen Windkanalversuche bei der AVA Göttingen konnten nur infolge großer Anstrengungen abgeschlossen werden. Obwohl die Zeit bis zum 20. Oktober 1944 knapp bemessen war, konnten bereits 35 Prozend der Zeichnungen für die He 162 mit BMW 003 fertiggestellt werden.

Trotz der geringen Zahl an verfügbaren He S11-Versuchstriebwerken, wurde die He 162 mit He S11A-1 auch weiterhin gefordert. Bis zum 1. November 1944 sollten die Projektunterlagen fertiggestellt sein. Die Konstruktion war bis zum 10.Dezember 1944 abzuschließen. Mit dem ersten Ver-



Beschädigte He 162 "27" auf den Flugplatz bei Bernburg.

Damaged He 162 "27" on the airfield near Bernburg.

suchsmuster rechneten Optimisten bis zum 20. Januar 1945; ein zweites sollte bereits am 1. Februar 1945 folgen.

Ende Oktober 1944 wurde aus dem Entwicklungsauftrag He 162 die „Gewaltaktion des Führers", deren Leitung Generalkommissar Phillipp Kessler persönlich übernahm.

Am 30. Oktober 1944 stand für alle Beteiligten fest: "Die Firma Heinkel hat das Flugzeug zu entwickeln, das unseren Himmel reinfegt von den Terrorfliegern." Noch aber fehlte die gesamte Infrastruktur für das gewaltige Vorhaben. So gut es ging wurde Transportraum bereitgestellt, eine Feldbahn nach Hinterbrühl bei Mödling (Werk Languste) in Angriff genommen und Unterkünfte geschaffen. Dem Objekt „Languste" wurden 2400 Häftlinge zugeteilt. Die SS griff inzwischen maßgeblich in das Vorhaben ein. Die Tragflächen sollten in mehreren Fertigungsringen mit Unterstützung der SS gefertigt werden. Die Produktionsrate für den „Volksjäger" wurde von 1000 auf 2000 monatlich heraufgesetzt. Über Arbeiter für die Realisierung dieser ehrgeizigen Pläne verfügte die SS in genügendem Maße. SS-Hauptsturmführer Dr. Kurt May wurde mit der umgehenden Lösung aller die Holzbeschaffung und -verarbeitung betreffenden Fragen vom Chef des SS-Hauptamtes betraut. Außerdem wurden die unterirdischen Mittelwerke in Kronstein (bei Nordhausen) Anfang November 1944 mit der Herstellung von weiteren 1000 He 162 und 2000 BMW 003 beauftragt.

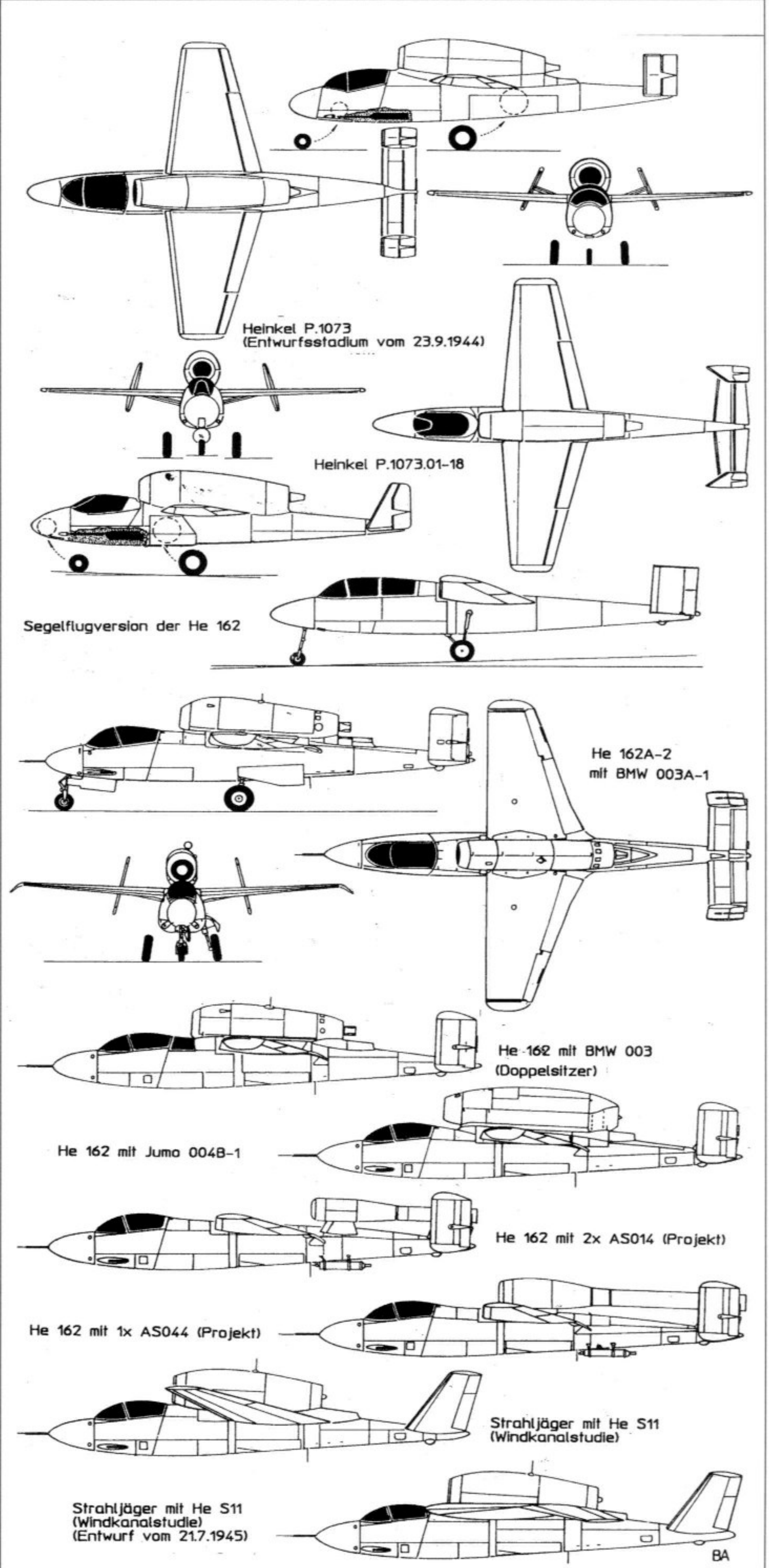
Inzwischen war es Anfang November 1944 geworden. Die ersten Spanten des Rumpfvorderteils für die He 162 V1 (später M1) lagen auf der Helling. Ein erster Flügel war eilig und daher ungenau fertiggestellt worden. Das Leitwerk und die fehlenden Ausrüstungsteile sollten erst in Kürze angeliefert werden. Der Bau der He 162 V2 war angelaufen, am 7. Dezember 1944 begann deren Endmontage. Schwierigkeiten mit der Zulieferung von Leitwerken und Flächen verzögerten indessen den Bau weiterer Maschinen erheblich.

Am 6. Dezember 1944 flog Dipl.-Ing. Gotthold Peter, der leitende Flugzeugführer bei Heinkel Süd, erstmals die He 162 V1 (M1). Doch schon beim zweiten Flug, einer Vorführung vor Generalkommissar Kessler und Oberst Diesing (Chef TLR), kam es zur Katastrophe. Nachdem die rechte Flächennase bei 735 km/h abgeplatzt war, montierten die Querruder sowie die Flügelendkappe im Flug ab. Das Seitenleitwerk wurde beschädigt. Die Maschine geriet außer Kontrolle und schlug 400 m außerhalb der Flugplatzgrenze bei Fischamend auf. Der Pilot, Gotthold Peter, kam ums Leben.

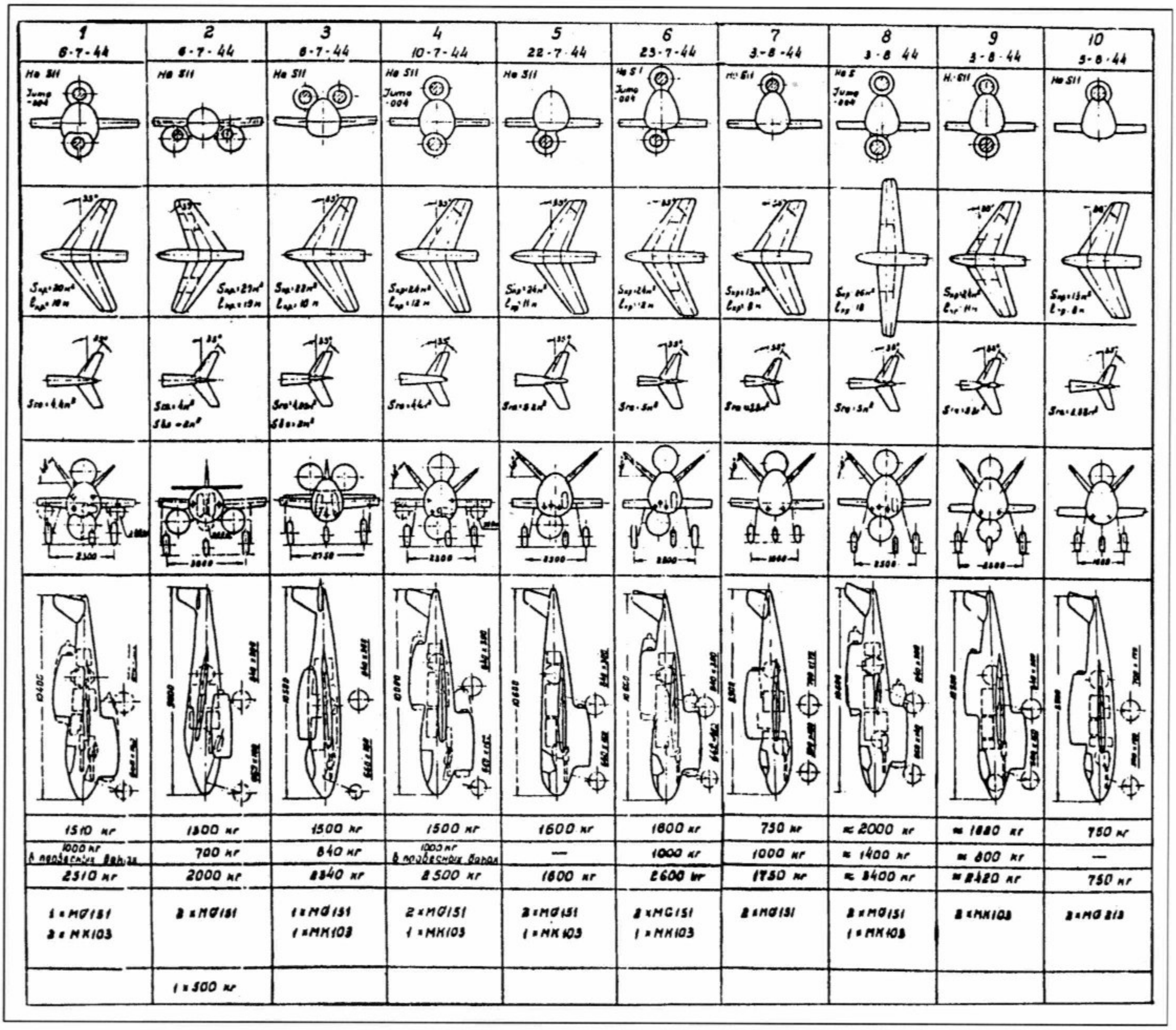
Sofort wurden Maßnahmen zur Aufklärung des tragischen Flugunfalls eingeleitet. Die He 162 V3 wurde zu Standschwingungsversuchen eingesetzt. Die Holzverarbeitung und -verleimung wurde nochmals überprüft und überlegt, ob man die Holzfläche nicht besser durch eine Metallkonstruktion ersetzen sollte.

Peinlich genau wurden die nächsten fertiggestellten Versuchsmuster vor Aufnahme des Flugbetriebs überprüft. Bei der He 162 V2 stellte man Mitte Dezember 1944 neun Mängel fest, welche die Aufnahme der Flugerprobung vorläufig ausschlossen. Eine Musterprüfkommission wurde vom Chef TLR eingesetzt und untersuchte zwischen dem 16. und 20. Dezember 1944 den gesamten He 162-Entwurf auf Festigkeit und Flugsicherheit.

Am 22. Dezember 1944 absolvierte Direktor



Zeichnung: Claus Bachmann


1 6-7-44
2 6-7-44
3 6-7-44
4 10-7-44
5 22-7-44
6 23-7-44
7 3-8-44
8 3-8 44
9 3-8-44
10 3-8-44
He S11
Jumo -004
1510 кг
1000 кг в подвесных баках
2510 кг
1 × MG151
2 × MK103
1300 кг
700 кг
2000 кг
2 × MG151
1 × 500 кг
1500 кг
840 кг
2340 кг
1 × MG151
1 × MK103
1500 кг
1000 кг в подвесных баках
2500 кг
2 × MG151
1 × MK103
1600 кг
—
1600 кг
2 × MG151
1 × MK103
1800 кг
1000 кг
2600 кг
2 × MG151
1 × MK103
750 кг
1000 кг
1750 кг
2 × MG151
≈ 2000 кг
≈ 1400 кг
≈ 3400 кг
2 × MG151
1 × MK103
≈ 1880 кг
≈ 800 кг
≈ 2420 кг
2 × MK103
750 кг
—
750 кг
2 × MG 213

Carl Francke den Erstflug der He 162 V2. Anschließend flog Fl.Stabs-Ing. Bader die Maschine bis zu 500 km/h nach. Er bemängelte die zu geringen Seiten- und Querruderkräfte sowie das Triebwerksverhalten. Ansonsten fiel sein Urteil recht befriedigend aus. Bis zum 15. Januar 1945 wurden die Flugzeugführer Schuck und Kennitz mit der M2 auf das Muster He 162 eingewiesen und unternahmen weitere Flüge.

Die He 162 V3 war zur FT-Erprobung vorgesehen und flog ab dem 16. Januar 1945 bei Heinkel Süd. Bis zum 22. Januar 1945 absolvierte die Maschine dreizehn Flüge von 80 Minuten Dauer.

Die Umarbeitung des Entwurfs führte Ende Dezember dazu, daß Leitwerk und Flächen verstärkt wurden. Die erste der verbesserten Maschinen war die He 162 V4. Nachdem die Maschine am 28. Dezember 1944 nach Heidfeld überführt worden war, wurden 50 Beanstandungen an der Zelle gefunden. Der Einflug war daher erst am 16. Januar 1945 möglich. Bis zu einem, im Januar 1945 erfolgten, leichten Bruch, wurden nur zehn Flüge von insgesamt drei Stunden Dauer absolviert.

Für die Umschulung weiterer Piloten wurden am 22. Januar 1945 die He 162 M6 sowie die erste Nullserienmaschine (He 162A-01) bestimmt. Am Tag darauf flogen Schuck, Francke, Bader, Wedermeyer, Seling und Bawolka das sechste Versuchsmuster nach. Hierbei ergab sich, daß eine Bugraddämpfung nicht erforderlich sei und daher bei der Serienfertigung wegfallen könnte. Die M6 stürzte am 4. Februar 1945 ab, wobei Olt. Wedermeyer den Tod fand.

Die nächste Maschine, es war die He 162 M7, erhielt einen Bremsschirm als Sicherheitsmaßnahme für Hochgeschwindigkeitsflüge. Darüberhinaus sollte mit der M3, M4 und der ersten A-0 die Stabilität um die Hochachse, die Schieberollmomente und verschiedene Leitwerkskonstellationen im Flug untersucht werden.

Bis zum 30. Januar 1945 waren außer der M2 bis M7 auch die ersten drei Nullserienflugzeuge erprobungsklar. Nachdem der Flugbetrieb Anfang Februar 1945 wegen Bodennebels kurzzeitig unterbrochen werden mußte, war Zeit für die Wiederherstellung der infolge Bugradversagens beschädigten M6 sowie für das Austauschen der Querruder bei der A-02. Die M7 wurde nach dem Bremsschirmeinbau für den Flugbetrieb freigegeben.

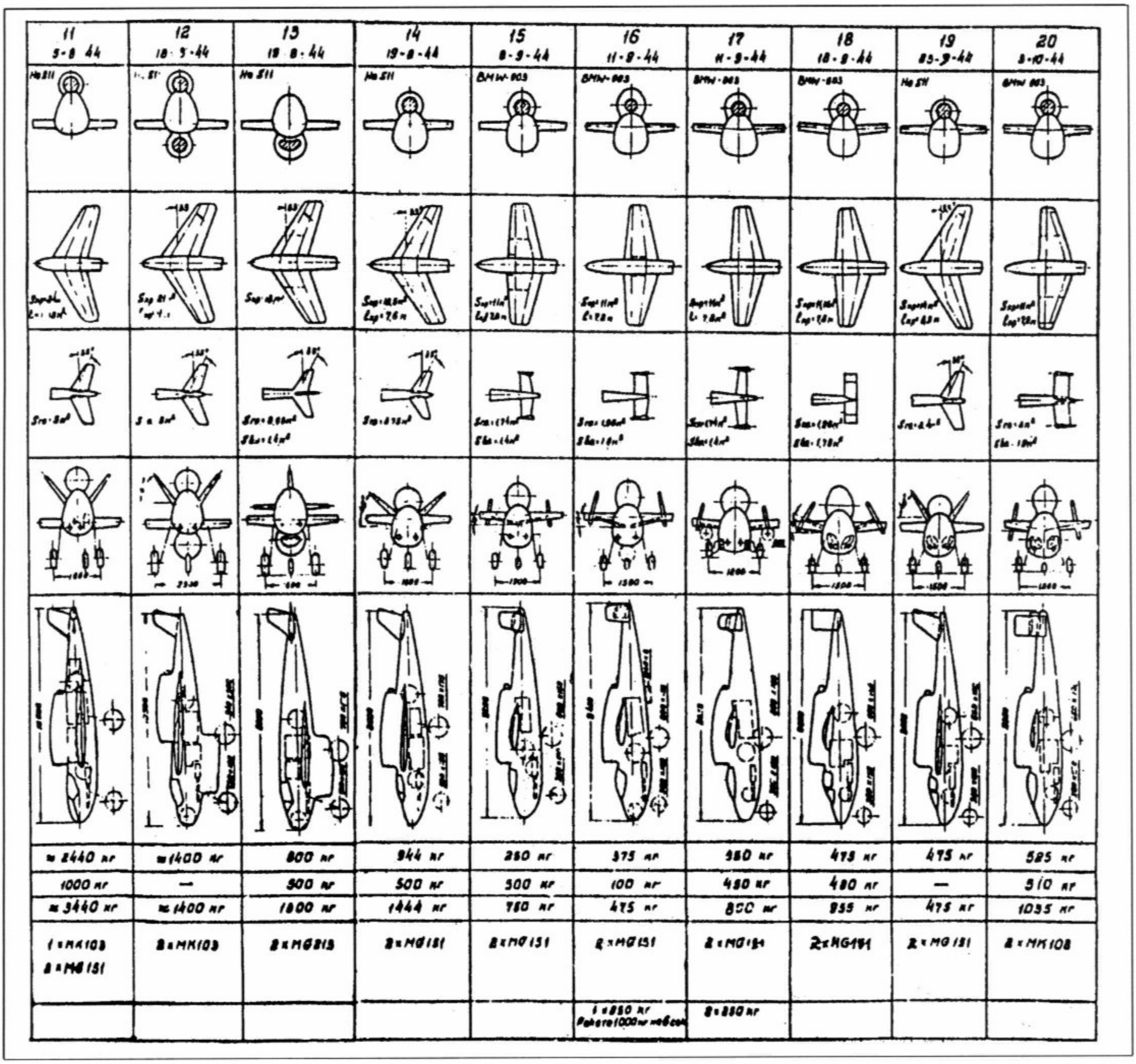
Bis zum 5. Februar 1945 kam es mit den Musterflugzeugen zu 63 Starts mit Flügen von zehn Stunden 57 Minuten Dauer. Insgesamt hatten bis dahin 15 Piloten die He 162 geflogen, darunter auch solche, die nur den B2-Schein und somit wenig Flugerfahrung auf Einsatzmaschinen besaßen.

Kurz darauf erreichte Flugbaumeister (FBM) Full in 8000 m erstmals eine Geschwindigkeit von 800 km/h (0,65 Mach). Nachdem es zu starken Vibrationen gekommen war, blieb das Triebwerk stehen und Full wurde zu einer Außenlandung in verschneitem Gelände gezwungen. Hierbei wurde er leicht verletzt. Um die Stabilität der He 162 nachhaltig zu verbessern verlängerte man den Rumpf. Außerdem sollten die Schiebrollmomente durch die für die He 162 typischen Flügelrandbögen verringert werden. Ein vergrößertes Höhenleitwerk und ein modifiziertes Seitenleitwerk sollten endgültig zu einer einsatzreifen Maschine führen.

Nachdem die wichtigsten Schwachstellen bei der He 162 bekannt waren, konnte am 15. Februar 1945 mit der Umrüstung aller bis dahin hergestellten Versuchsmuster und Nullserienmaschinen begonnen werden.

Mit der ersten der so geänderten He 162, der M3, erreichte Flugzeugbaumeister Full Mitte Februar 1945 eine Geschwindigkeit von 880 km/h, wobei das Versuchsmuster völlig stabile Fluglagen aufwies.

Ab Ende Februar 1945 wurde zudem die


11
5-8 44
He 511
≈ 2440 kr
1000 kr
≈ 3440 kr
1 × MK 103
2 × MG 151
12
18 5-44
≈ 1400 kr
—
≈ 1400 kr
2 × MK 103
13
18 8 44
He 511
800 kr
500 kr
1800 kr
2 × MG 213
14
19-8-44
He 511
944 kr
500 kr
1444 kr
2 × MG 151
15
8-9-44
BMW 003
250 kr
500 kr
750 kr
2 × MG 151
16
11-8-44
BMW 003
375 kr
100 kr
475 kr
2 × MG 151
1 × 850 kr
17
11-9-44
BMW 003
350 kr
450 kr
850 kr
2 × MG 151
2 × 850 kr
18
18-9-44
BMW 003
475 kr
480 kr
955 kr
2 × MG 151
19
25-9-44
He 511
475 kr
—
475 kr
2 × MG 151
20
3-10-44
BMW 003
585 kr
510 kr
1035 kr
2 × MK 108

Flügelanstellung erhöht und der Ubergang zwischen Flügel und Rumpf durch eine entsprechende Auskleidung verfeinert. In jenen Tagen stürzte FBM Full mit der M3 infolge eines Triebwerksbrands ab. Der Katapultausstieg gelang, doch öffnete sich Fulls Fallschirm bei 200 m Höhe nicht mehr.

Bis zum 25. Februar 1945 waren bei Heinkel Süd 166 Flüge mit einer Gesamtdauer von 40,5 Stunden durchgeführt worden. Wegen der sich rapide verschlechternden Versorgungslage und häufigen Luftalarmen verlangsamte sich die weitere Entwicklung des „Volksjägers" zusehends. Nachdem die M25, eine der Maschinen mit verlängertem Rumpf, während der Erprobung am 2. März 1945 zu 60 Prozent verlorengegangen war, wurde bald darauf eine zweite He 162 (FF Denzin) leicht beschädigt.

Bis zum 11. März 1945 stieg die Zahl der He 162-Flüge auf 211 (51h 13min). Einen Tag später setzte die von Fw Wanke gesteuerte M8 bei der Landung frühzeitig auf, wobei es zu einem Überschlag mit Aufschlagbrand kam. Der Pilot zog sich schwere Brandwunden und Prellungen zu. Am 14. März 1945 rammte Uffz Daus (oder Tautz) von der 2./JG 1 (Auffangstaffel Heidfeld) mehrere Fässer, die neben der Landebahn lagen und kam dabei ums Leben.

Der letzte Wochenbericht der EHG Süd datiert vom 26.März 1945. Bis zu 259 Flüge wurden mit dem „Volksjäger" in Heidfeld absolviert. Die Maschinen waren dabei mehr als 65 Stunden in der Luft. Durch zahlreiche Änderungen, die letzten galten der Treibstoff-Anlage, wurde die He 162 nahezu einsatzklar.

Inzwischen näherten sich sowjetische Verbände Wien. Am 30. März 1945 bemühte sich Direktor Francke direkt im Büro von

Ohne Triebwerk abgestellte He 162. *Parked He 162 without engine.*

Die Versuchsmuster der He 162

Versuchsmuster	Flugklartermin	Erstflugdatum	Werk-Nr. Kennung	a) Einflieger b) Verwendung c) Verbleib
He 162 M1	02.12.1944	06.12.1944	200001 VI+IA	a) Flugkapitän Dipl.-Ing. Gotthold Peter b) Eigenschaftserprobung bei Heinkel Süd c) Absturz am 10.12.1944 (100%), Flugkapitän G. Peter (tot)
He 162 M2	17.12.1944	22.12.1944	200002 VI+IB	a) Dir. Carl Francke b) Eigenschafts-, Stabilitäts-Erprobung und Leistungsermittlung, Waffenerprobung mit MK108 im Stand (Dauerfeuer), später statische Versuche c) Letzte Nennung am 23. Februar 1945
He 162 M3	20.12.1944	16.01.1945	200003 VI+IC	a) Kemnitz b) Stabilitäts- und FT-Erprobung (Zielflugempfänger), Erprobung eines neuen,vergrößerten Leitwerks und Fahrwerk mit verkürzter Knickstrebe, Anbau eines vergrößerten Tragwerks, zuletzt Stabiltätsversuche c) Absturz am 25. Februar 1945 (100%), Flugzeugbaumeister Full (tot)
He 162 M4	04.01.1945	16.01.1945	200004 VI+ID	a) Schuck b) Stabilitäts- und Abkipp-Versuche, MG151-Bewaffnung, Ermittlung der Zellenfestigkeit, verstärkte Flächen und Querruder sowie neues Querruder, Revi-Einbau c) Außenlandung am 5. Februar 1945 (40%), Flugzeugbaumeister Full
He 162 M5	27.12.1944	---	200005	a) nicht geflogen b) Verwendung als statische Bruchzelle ab Dezember 1944 c) Letzte Nennung am 15. Februar 1945
He 162 M6	17.01.1945	23.01.1945	200006 VI+IF	a) Schuck b) Stabilitätsmessungen um die Hochachse, Ruderwirksamkeit, Bordwaffenerprobung mit 2x MK108 (Ausführung A-1) c) Absturz am 4. Februar 1945 (100%), Olt. Wedemeyer (Werkflug)
He 162 M7	-	22.01.1945	200007 VI+IG	a) Schuck b) Schwingungs- und Bremsschirmversuche (Ausführung A-2) c) in einer Halle bei Heinkel Süd am 2. März 1945 beschädigt
He 162 M8	24.01.1945	27.01.1945	200008 VI+IH	a) unbekannt b) Erprobung mit größerem Bugrad sowie Bordwaffenerprobung mit 2x MG151/20 (Ausführung A-2), Einbau eines neuen leichten Fahrwerks c) Landeunfall am 12. März 1945 (100%), Fw Wanke (verwundet)
He 162 M9	15.02.1945	---	200009 VI+II	a) nicht geflogen b) als doppelsitziges Schulflugzeug mit BMW 003 geplant, nicht fertiggestellt c) Zelle vermutlich am 1. April 1945 bei Wien gesprengt
He 162 M10	28.02.1945	---	200010	a) nicht geflogen b) als doppelsitziges Schulflugzeug mit BMW 003 geplant, nicht fertiggestellt c) Zelle vermutlich am 1. April 1945 bei Wien gesprengt
He 162 M11	15.01.1945	---	220017 WA+?? A-017	a) nicht geflogen b) Musterflugzeug mit Jumo 004-TL und MK108-Waffenanlage, in Mödling am 14. Februar 1945 im Bau c) bei Luftangriff auf Heinkel Süd im März 1945 zerstört
He 162 M12	01.02.1945	---	220018 WA+?? A-018	a) nicht geflogen b) Musterflugzeug mit Jumo 004-TL und MG151/20-Waffenanlage, in Mödling am 14. Februar 1945 umgebaut c) bei Luftangriff auf Heinkel Süd im März 1945 zerstört
He 162 M13	nicht belegt			
He 162 M14	---	15.02.1945	---	a) --- b) Erstes Musterflugzeug mit He S11-TL, wegen fehlender Triebwerke wurde der Bau zurückgestellt, MK108-Bewaffnung geplant c) keine Bauausführung
He 162 M15	---	28.02.1945	---	a) --- b) Zweites Musterflugzeug mit He S11-TL, wegen fehlender Triebwerke wurde der Bau zurückgestellt, MG151-Bewaffnung geplant c) keine Bauausführung
He 162 M16	---	---	---	a) --- b) 3. Zelle für Schulflugzeug (Übersicht vom 18.02.1945) c) keine Bauausführung
He 162 M17	---	---	---	a) --- b) 4. Zelle für Schulflugzeug (Übersicht vom 18.02.1945) c) keine Bauausführung
He 162 M18	10.01.1945	24.01.1945	220001 VI+IK A-01	a) unbekannt b) Abkippversuche, Start - und Landeeigenschaften, FT-Erprobung, Musterflugzeug der He 162A-2 (BMW 003E-1), Dauererprobung, Einbau Meßkamera c) Letzte Nennung am 14. März 1945
He 162 M19	16.01.1945	28.01.1945	220002 VI+IL	a) unbekannt b) Eigenschaftserprobung, neue Flächenanstellung (1 Grad), ferner Seitenruder-Erprobung und Ermittlung Ruderausschlag, 20 Grad V-Leitwerk mit endgültigem Masseausgleich c) Landeunfall am 14. März 1945 (100%), Uffz Daus (2./JG1; tot)
He 162 M20	18.01.1945	10.02.1945	220003 VI+IM A-03	a) unbekannt b) Eigenschaftserprobung mit verbesserter Ruderanlage und vereinfachtem Fahrwerk, Leitwerk der He 162 M19, Bruch am 24. Februar 1945 (Dir. Francke) c) am 1. Mai 1945 auf dem Flughafen München Riem
He 162 M21	22.01.1945	22.02.1945	220004 VI+IN A-04	a) Gerhard Gleuwitz b) Leistungserprobung bis V_a=955 km/h, ferner Waffenerprobung MG151/20 c) Leichter Bruch am 7. März 1945 (20%), Flugzeugführer unverletzt
He 162 M22	24.01.1945	25.02.1945	220005 VI+IO A-05	a) unbekannt b) 1. Versuchsträger mit verbessertem Flügel-Rumpfübergang, Stabilitätsmessungen um Querachse c) Leichter Bruch am 74. März 1945 (15%), Fw Denzin

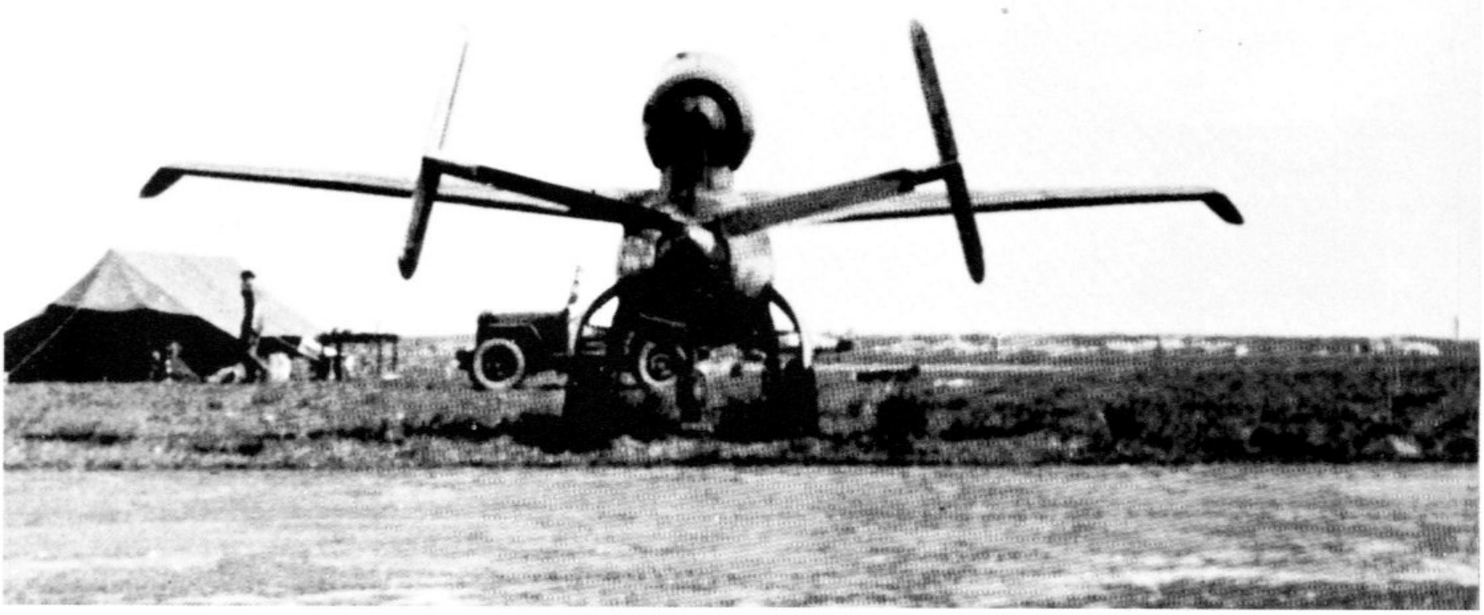
Versuchs-muster	Flugklar-termin	Erstflug-datum	Werk-Nr. Kennung	a) Einflieger b) Verwendung c) Verbleib
He 162 M23	27.02.1945	19.03.1945	220006 VI+IP A-06	a) Gerhard Gleuwitz b) 2. Versuchsträger mit verbessertem Flügel-Rumpfübergang, und Flächenanstellung der M19 (2 Grad) c) am 1. Mai 1945 auf dem Flughafen München Riem
He 162 M24	27.01.1945	20.03.1945	220007 VI+IQ A-07	a) Gerhard Gleuwitz b) Allgemeine Flugerprobung und Rollversuche bei Heinkel Süd c) durch Feindeinwirkung im März 1945 zerstört (100%)
He 162 M25	29.01.1945	17.02.1945	220008 VI+IR A-08	a) Gerhard Gleuwitz (Flugzeug vor dem Start zusammengesackt) b) 1. Musterflugzeug mit um 0,45 m verlängertem Rumpf und MK108-Bewaffnung, Schwerpunkt-Messungen, zuletzt Messung der Steigleistung c) Landeunfall am 2. März 1945 (60%), Flugzeugführer Pawolka unverletzt
He 162 M26	30.01.1945	17.02.1945	220009 VI+IS A-09	a) unbekannt b) 2. Musterflugzeug mit um 0,45 m verlängertem Rumpf und MK108-Bewaffnung c) Landeunfall am 12. März 1945 (60%), Flugzeugführer Gleuwitz
He 162 M27	01.02.1945	01.02.1945	220010 VI+IT A-010	a) unbekannt b) 3. Musterflugzeug mit um 0,45 m verlängertem Rumpf und MK108-Bewaffnung, beschädigt am 2. März 1945 c) am 12. März 1945 zur Zellenverstärkung in Heidfeld
He 162 M28	01.02.1945	18.02.1945	220011 VI+IU A-011	a) unbekannt b) Musterflugzeug mit um 0,45 m verlängertem Rumpf und MK108-Bewaffnung, (Reserveflugzeug) c) Verbleib unbekannt
He 162 M29	08.02.1945	19.02.1945	220012 VI+IV A-012	a) unbekannt b) Musterflugzeug mit um 0,45 m verlängertem Rumpf und MK108-Bewaffnung, (Reserveflugzeug) c) Verbleib unbekannt
He 162 M30	08.02.1945	24.02.1945	220013 VI+IW A-013	a) unbekannt b) Reserveflugzeug für Waffenerprobung mit Visier EZ 42 geplant c) Verbleib unbekannt (vermutlich Abgabe an JG 1)
He 162 M31	08.02.1945	24.02.1945	220014 VI+IX A-014	a) unbekannt b) Waffenerprobung, Einbau des Visiers EZ 42 c) Verbleib unbekannt (vermutlich Abgabe an JG 1)
He 162 M32	Febr. 1945	15.03.1945	220020 VI+IY A-020	a) Gerhard Gleuwitz b) Reserveflugzeug für Waffenerprobung c) Durch Luftangriff am 14. Februar 1945 zerstört
He 162 M33	Febr.1945	14.03.1945	220021 VI+IT A-2	a) Gerhard Gleuwitz b) Reserveflugzeug für Waffenerprobung c) Verbleib unbekannt (vermutlich Abgabe an JG 1)
He 162 M34	Febr.1945	23.03.1945	220022 --- A-2	a) Gerhard Gleuwitz b) Reserveflugzeug für Waffenerprobung c) Verbleib unbekannt (vermutlich Abgabe an JG 1)
He 162 M35	21.02.1945	23.03.1945	220023 --- A-2	a) Gerhard Gleuwitz b) 3. Versuchsträger mit geänderter Flügelanstellung (1 Grad), Umbau im Werk Languste c) Verbleib unbekannt (vermutlich Abgabe an JG 1)
He 162 M36	21.02.1945	---	220024 --- A-2	a) unbekannt b) 4. Versuchsträger mit geänderter Flügelanstellung (2 Grad), Umbau im Werk Languste c) Verbleib unbekannt (vermutlich Abgabe an JG 1)
He 162 M37	21.02.1945	---	220025 --- A-2	a) unbekannt b) 5. Versuchsträger mit geänderter Flügelanstellung (2 Grad), Umbau im Werk Languste c) Verbleib unbekannt (vermutlich Abgabe an JG 1)
He 162 M38	Febr.1945	---	220026 --- A-2	a) nicht geflogen b) Reserveflugzeug für Erprobungszwecke c) Bei Luftangriff auf Heidfeld am 14. Februar 1945 zerstört
He 162 M39	März 1945	---	220027 --- A-2	a) unbekannt b) Reserveflugzeug für Erprobungszwecke c) Bei Luftangriff am 14. Februar 1945 leicht beschädigt
He 162 M40	März 1945	---	220028 --- A-2	a) unbekannt b) Reserveflugzeug für Erprobungszwecke c) Bei Luftangriff am 14. Februar 1945 leicht beschädigt
He 162 M41	März 1945	---	220029 --- A-2	a) unbekannt b) Reserveflugzeug für Erprobungszwecke c) Infolge der Kriegslage nicht fertiggestellt
He 162 M42	März 1945	---	220030 --- A-2	a) unbekannt b) Reserveflugzeug für Erprobungszwecke c) Infolge der Kriegslage nicht fertiggestellt

HDL Saur um einen Verlegungsbefehl nach Bad Gandersheim im Harz. Dieser traf 24 Stunden später ein, worauf sich am 1. April 1945 ein Sonderzug in den Harz in Marsch setzte. Der Zug stand dann jedoch für volle drei Tage in Eger, ehe er nach Jenbach in Tirol umgeleitet wurde. Dort traf er in der Nacht vom 5. auf 6. April 1945 ein.

Wenige Stunden zuvor war der Raum Mödling mit dem Werk „Languste“, einen Tag später auch der Raum um Schwechat und damit der Werksplatz Heidfeld, von der Roten Armee besetzt worden. Die Werksleitung hatte jedoch schon Tage zuvor begonnen, einen Teil der Lehren und Vorrichtungen für die He 162 ins Heinkel-Werk nach Jenbach zu schaffen. Die Teile trafen schließlich in Lent bei Salzburg ein.

Das Konstruktionsbüro wurde von Jenbach nach Landsberg/Lech verlegt, wo es am 14. April 1945 ankam. Knapp zwei Wochen später, am 27. April 1945, hatten amerikanische Truppen den Lech erreicht. Die Entwicklung des "Volksjägers“ fand ihr endgültiges Ende.

Die sowjetischen Verbände erbeuteten inzwischen im Raum Wien zahlreiche Unterlagen und genügend unbeschädigte Baugruppen der He 162, um mindestens drei Maschinen für Erprobungszwecke fertigzustellen. Die Beuteflugzeuge wurden ab 1946 bei der sowjetischen Luftfahrtforschungsanstalt, der NII VVS, getestet, fanden aber keinen Anklang.



Kriegsende Mai 1945, eine He 162A-2 der I./JG 1.

The end of the war, May 1945. Depicted here is a He 162A-2 of I./JG 1.

Die serienmäßige Herstellung der He 162A-2 sollte als eine sogenannte „Gewaltaktion" durchgeführt werden. Ohne Rücksicht auf andere Bereiche nehmen zu müssen, konnten die wenigen 1945 noch verfügbaren Resourcen dem Fertigungsprogramm zugeführt werden. Dies galt für benötigte Baustoffe, Transportmittel und Arbeitskräfte.

Nachdem die Entscheidung für die Massenfertigung des „Volksjägers" am 29. September 1944 endgültig gefallen war, wurde vom Reichsministerium für Rüstung und Kriegsproduktion (RMfRuK) - Tagebuch Nr. 999718/44 - verfügt:

„Der nach eingehender Prüfung von der Entwicklungshauptkommission (EHK) zum Bau vorgeschlagene Einstrahl-Kleinstjäger, Entwicklung Heinkel, wird zum Sofortanlauf in der Serienfertigung freigegeben und diese mit einer vorläufigen Anzahl von monatlich 1.000 Stück befohlen.

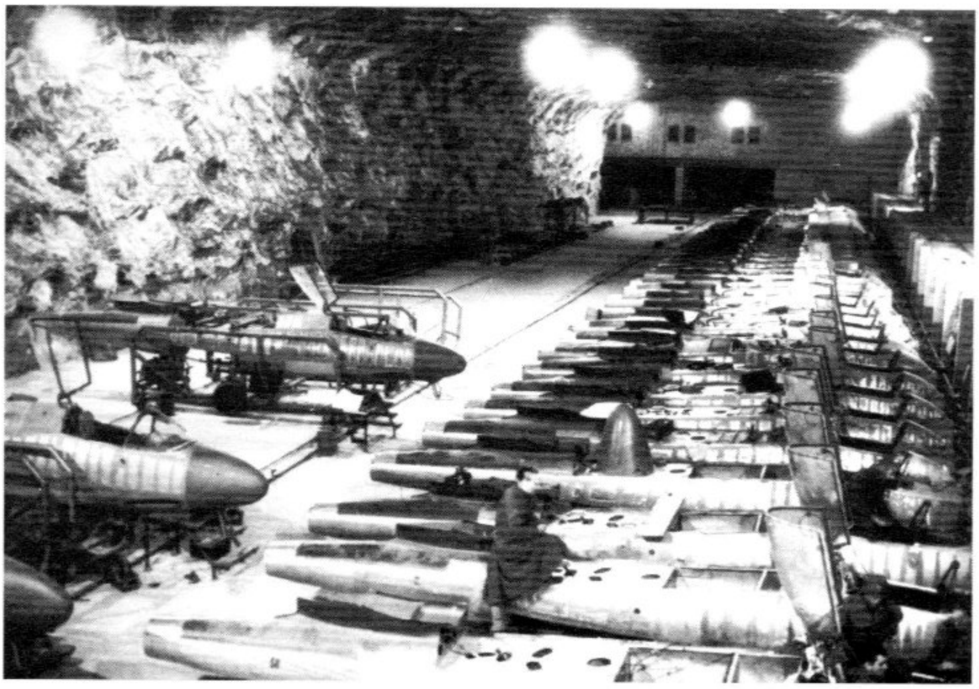
Es besteht ferner dahingehend Klarheit, daß bei der Methode, aus dem ersten Entwurf heraus bereits die Serienfertigung zu beschließen, bis jetzt noch nicht zu übersehende Risiken in Kauf genommen werden."

Am 12. Oktober 1944 wurde Generalkommissar Phillipp Kessler zum Beauftragten für das gesamte „Volksjäger-Programm" ernannt. Sieben Tage später wurde das „Programm Schildkröte" beim RMfRuK vorgelegt. Auf einer Fläche von 25.500 m² sollten im unterirdischen Mittelwerk bei Nordhausen zunächst einmal 1000 He 162 und 2000 BMW-Turbinen hergestellt werden. Die weitere Planung sah ebenso imposant aus:

Zeitraum		He 162	BMW 003
Januar	1945	1	10
Februar	1945	5	100
März	1945	15	400
April	1945	25	600
Mai	1945	45	1000
Juni	1945	300	1000
Juli	1945	600	1000
August	1945	1000	1000
bis April	1946	1000	1000

Am 30. Oktober 1944 wurde zudem bestimmt, daß die Endmontage der He 162 außer bei Heinkel in Marienehe und Wien auch noch bei Junkers in Bernburg zu erfolgen habe. Die Zulieferbetriebe für die erforderlichen Holzteile wurden gleichzeitig in drei Fertigungsringen in den Räumen Erfurt, Stuttgart und Wien konzentriert. Die Metallteile sollten Heinkel zu einem Drittel in Barth/Pommern, Pütnitz/Mecklenburg und Staßfurt/Sachsen herstellen. Die übrigen zwei Drittel wollte Junkers in den Werken Aschersleben, Bernburg, Halberstadt, Leopoldshall und Schönbeck produzieren. Darüberhinaus sollte die Deutsche Lufthansa in die Teilefertigung sowie die spätere Endmontage eingeschaltet werden.

Am 28. November 1944 wurde eine neue, etwas mehr der Realität des Jahres 1945 angepaßte, Produktionsplanung dem RMfRuK vorgelegt:



Untertageproduktion in Egeln bei Staßfurt, wo die erste He 162 erst Ende April 1945 fertiggestellt wurde.

Produktion of the He 162 at Egeln. The first aircraft was finished here late April 1945.

Zeitraum		Heinkel/ Junkers	Mittelwerke (Fa. Kunze)
Januar	1945	50	0
Februar	1945	100	0
März	1945	200	2
April	1945	300	5
Mai	1945	400	15
Juni	1945	600	25
Juli	1945	700	45
August	1945	1000	300
bis April	1946	1000	500

Ende November 1944 sah Hitler angesichts solcher ihm vorgelegter Produktionszahlen bereits den Masseneinsatz der He 162 voraus, obwohl der Erstflug des ersten Versuchsmusters noch immer ausstand.

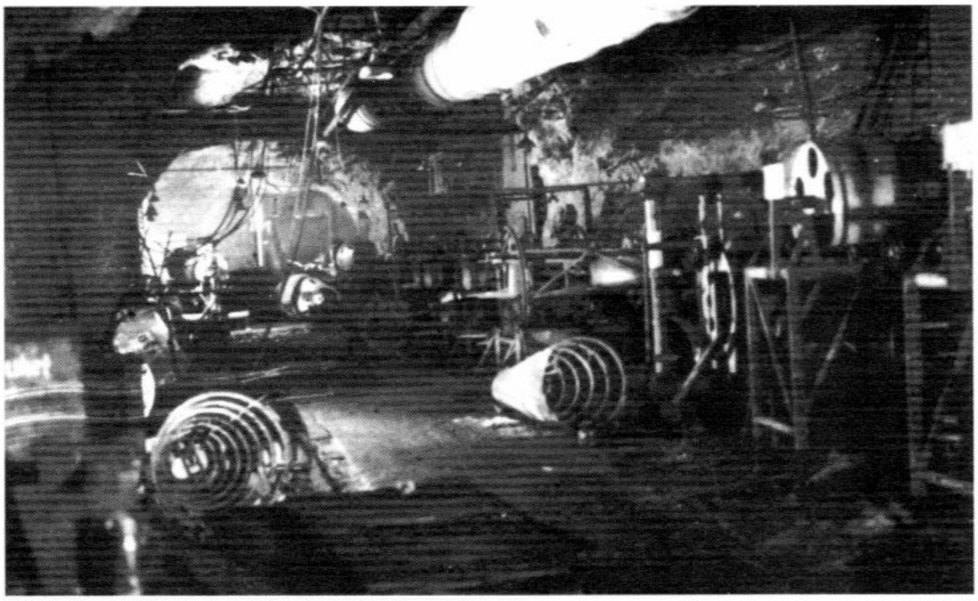
Nach dem Absturz der He 162M1 am 10. Dezember 1944 wurde die Verstärkung der Fläche, sowie Änderungen am Leitwerk und Fahrwerk, eine Verbesserung des Flächenübergangs zum Rumpf und später eine Rumpfverlängerung notwendig. Zahlreiche weitere Details sollen hier einmal außer acht gelassen.

Um die Entwicklung sowie die anlaufende Produktion zu beschleunigen, wurde eine zwei mal 12 Stunden-Schicht eingeführt. Bis zum 21. Januar 1945 gelang es, die ersten 15 Sätze überarbeiteter Flächen herzustellen. Dafür sorgten nun fehlende Seitenleitwerke für eine verzögerte Fertigstellung der in Heidfeld (Schwechat bei Wien) stehenden He 162. Bis zum 6. Februar 1945 kam es lediglich zur Auslieferung von zwölf Maschinen.

Infolge der Verzögerungen mußte Mitte Februar 1945 der gesamte Ablauf bei der He 162 zwangsläufig neu überdacht werden. Es ergaben sich dabei folgende Termine:

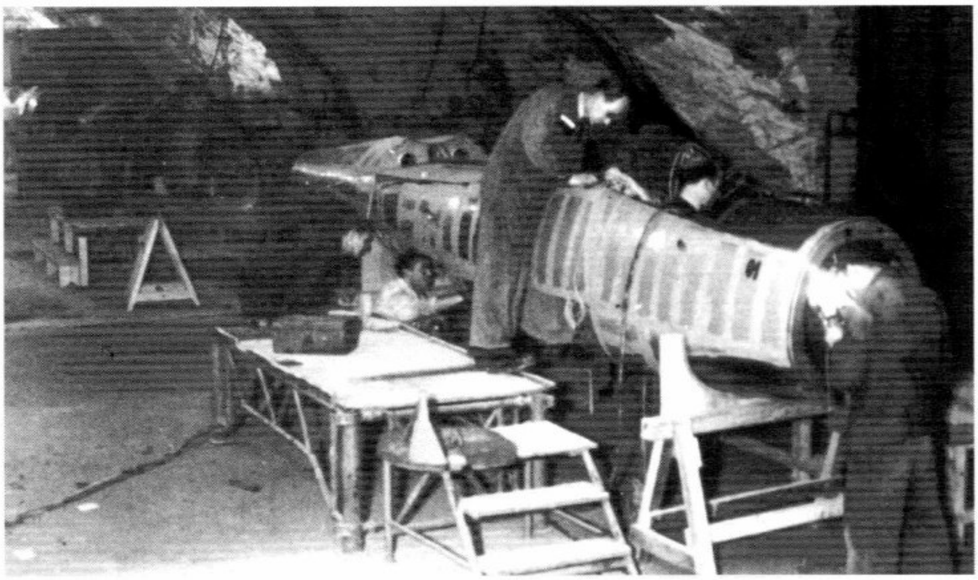
a) Anlauf der Truppenerprobung: Anfang März 1945
b) Anlauf der E-Stellen - Erprobung: Anfang April 1945
c) Ausbringung der ersten Einsatzflugzeuge: Mitte April 1945
d) Einsatz der ersten He 162 Jagdgruppe: Mitte Mai 1945

Um diese Termine sicherzustellen, sollten jeweils zehn He 162 in Heidfeld bei Wien (bis zum 2. März 1945), in Marienehe, Theresienfeld bei Rostock (bis zum 5. März



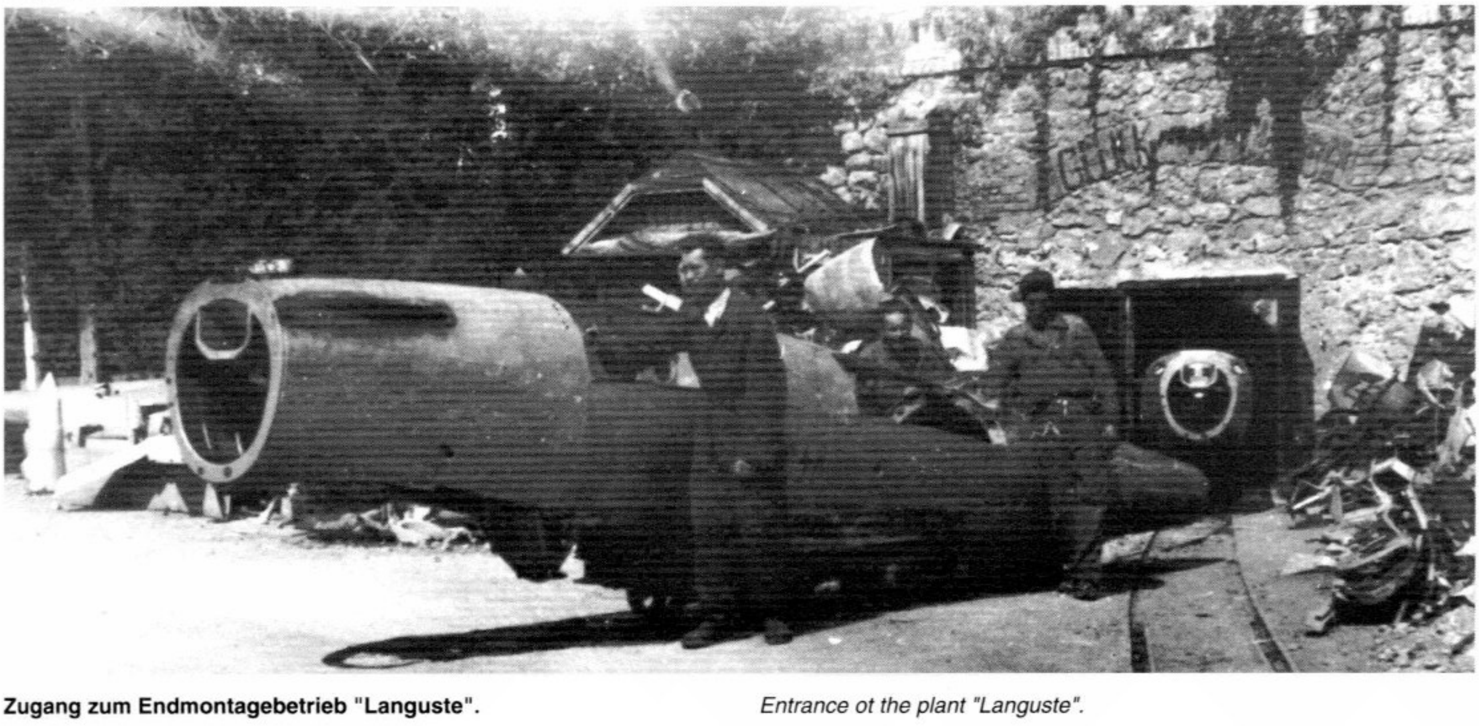
Das unterirdische Werk "Languste" bei Mödling nahe bei Wien.

The subterranean plant "Languste" at Mödling near Vienna.



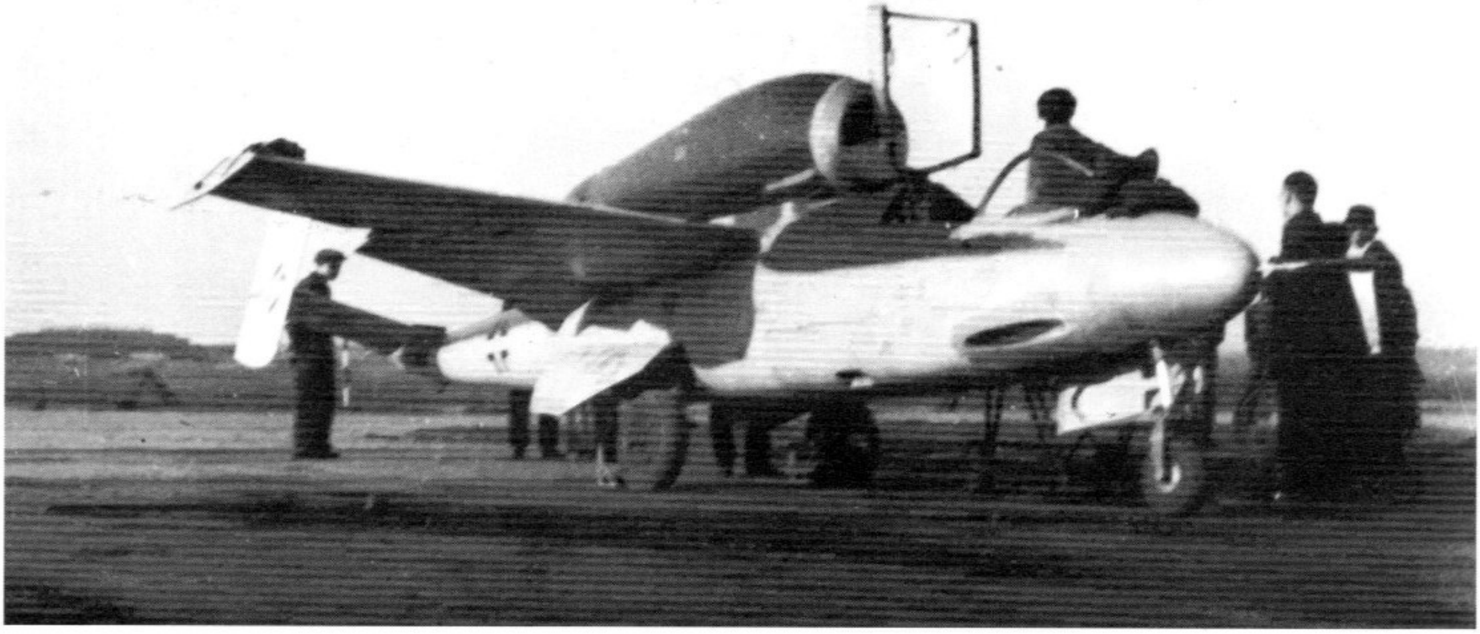
Montage des ersten Serienrumpfes bei Heinkel-Süd.

Assembly of the first production airframe at Heinkel-Süd.



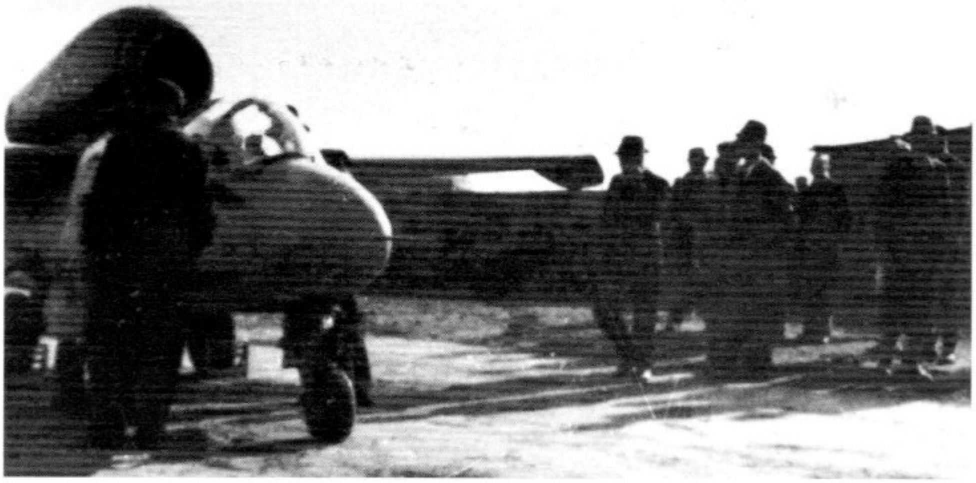
Zugang zum Endmontagebetrieb "Languste".

Entrance ot the plant "Languste".



Am 25. März 1945 wurde die erste bei Heinkel in Marienehe gebaute He 162 flugklar. **Foto: Dr. Alfred Hiller**

On March 25,1945 the first He 162 built at Heinkel in Marienehe was clear for its maiden flight.



In Oranienburg war der erste "Volksjäger" am 24. März 1945 bereit zum Erstflug.

At Oranienburg the first "Volksjäger" was ready for his firstfligt on March 24, 1945.

1945) und in Bernburg (bis zum 10. März 1945) endmontiert werden.

Ab dem 18. Februar 1945 mußten jedoch erst einmal alle bislang hergestellten „Volksjäger“ entsprechend den neu herausgegebenen Änderungsanweisungen modifiziert werden um deren Flugsicherheit zu erreichen. Am 6. März 1945 galt es weitere Änderungen bei den bislang produzierten Maschinen vorzunehmen, was neue Verzögerungen bedeutete. So kam es, daß die Ablieferung der ersten serienmäßigen He 162A langsamer als erwartet anlaufen konnte. Die ersten Serienflugzeuge wurden daher, später als geplant eingeflogen. In Bernburg (Junkers) am 23. März 1945, Oranienburg (Heinkel) am 24. März 1945 und Marienehe (Heinkel) am 25. März 1945.

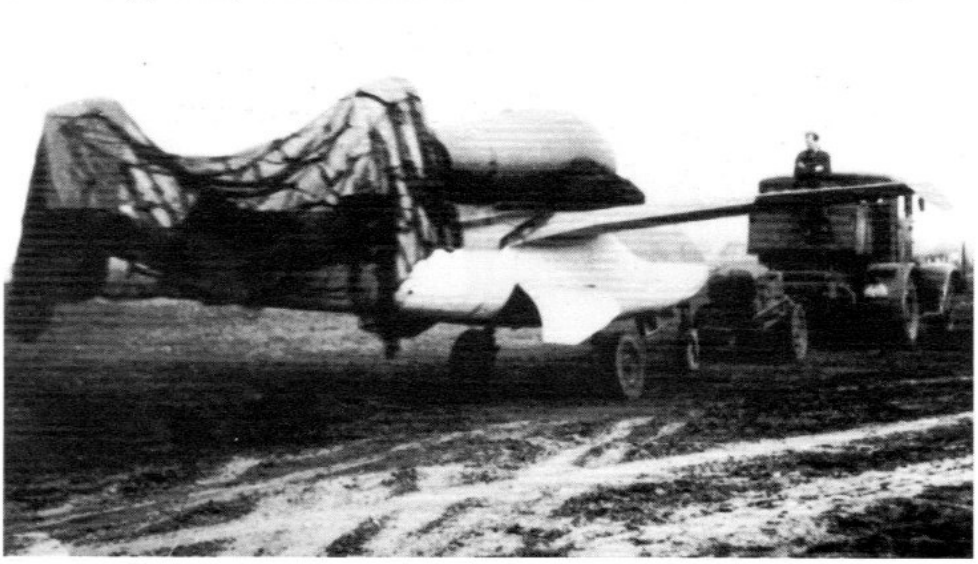
Bis dahin ließ die allgemeine Lage lediglich die Auslieferung nachgebesserter Maschinen aus dem Raum Wien zu. Am 27. März 1945 waren die nachfolgenden Serienflugzeuge in unterschiedlichen Bauzuständen vorhanden:

Bernburg (Junkers) 18 Zellen ohne Flügel und Triebwerk,
Oranienburg (Heinkel) 10 Zellen ohne Flügel und Triebwerk,
Marienehe (Heinkel) 5 Zellen in Montage,
Ludwigslust (Heinkel) 10 Zellen in Montage,
Mödling (Heinkel) 15 Zellen in Montage,
Nordhausen (Kunze) 5 Zellen in Arbeit.

Etwa 20 Prozent der Maschinen wurden vermutlich noch bis Mitte April 1945 endmontiert. Wenig später, am 7. April 1945, befahl Hitler die Einstellung der Produktion von Ar 234 und He 162 zugunsten der Me 262. Inzwischen war Anfang April 1945 der Raum Wien (und damit Heidfeld und Hinterbrühl) von sowjetischen Truppen besetzt worden. Das Mittelwerk fiel am 10. April 1945 aus. Die Verbindungen zu den Fertigungsstätten bei Rostock und bei Junkers rissen von nun an ständig ab. Die Endmontage brach in Theresienfeld jedoch erst gegen Ende April 1945 völlig zusammen. Bei Junkers war dies - bedingt durch den alliierten Vormarsch - schon etwas früher der Fall gewesen.

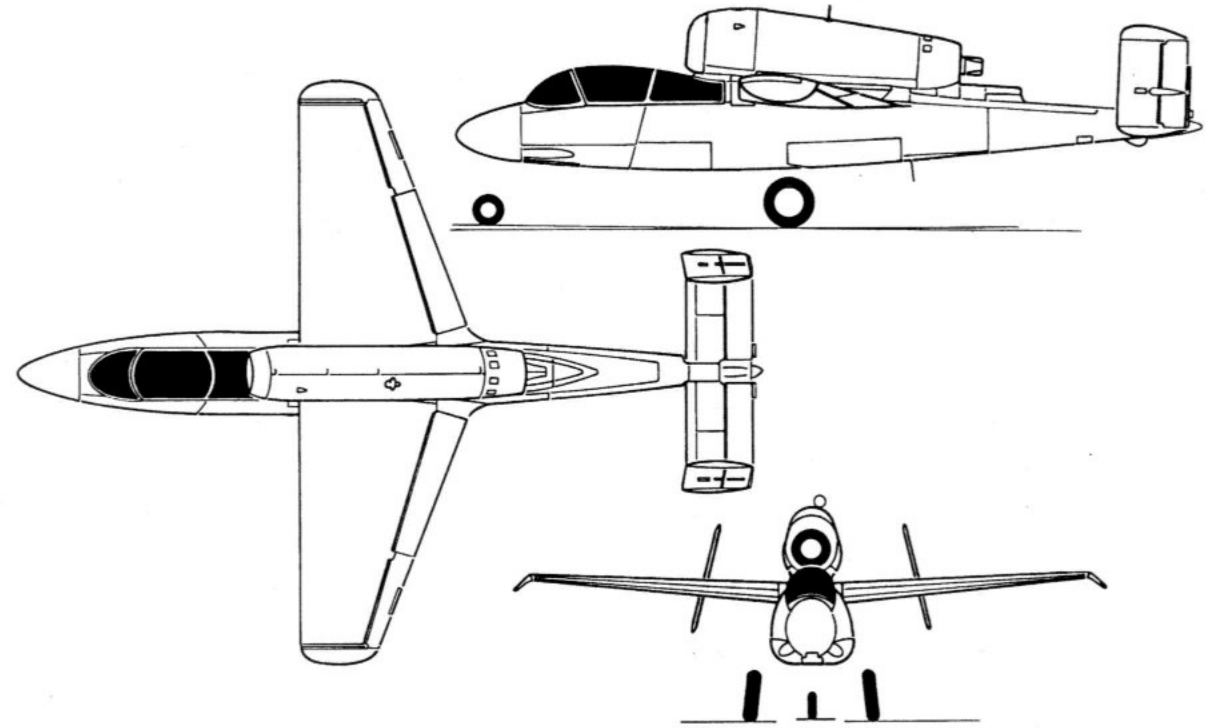
Die Produktion des „Volksjägers“ brachte bis April 1945 mehr als 125 Maschinen hervor, die in folgenden Produktionsstätten gefertigt wurden:

Wien-Schwechat (Heidfeld, EHAG)
10 Flugzeuge Werk-Nr. 200001 ff.
Hinterbrühl (Werk Languste, EHAG)
mind. 20 Flugzeug Werk-Nr. 220001 ff.
Rostock-Marienehe (EHAG)
mind. 55 Flugzeuge Werk-Nr. 120001 ff.



Ein"Volksjäger" mit seinem Anlasserwagen im Schlepp einer Hanomag Zugmaschine.

A "Volksjäger" with its ground starter unit towed by a Hanomag truck.



Dreiseitenansicht des geplanten doppelsitzigen Schulflugzeugs Heinkel He 162S

Rostock-Theresienfeld (EHAG)
mind. 20 Flugzeuge Werk-Nr. 120001 ff.
Bernburg (JFM)
mind.15 Flugzeuge Werk-Nr. 300001 ff.
Nordhausen (Mittelwerk)
mind.5 Flugzeuge Werk-Nr. 310001 ff.
Oranienburg (Heinkel)
1-5 Flugzeuge Werk-Nr. unbekannt

Außer diesen endmontierten He 162A-2 waren Teile für mehrere hundert Maschinen bereits gefertigt oder befanden sich im April 1945, soweit der Nachschub reichte, in einer fortgeschrittenen Bauphase. Prof. Ernst Heinkel gab in seiner Vernehmung am 7. Juli 1945 zu Protokoll, daß im April allein 120 bis 140 He 162 ohne Triebwerke bei Heinkel im Raum Rostock und bei Junkers in Bernburg standen. Einige diese Maschinen müssen anschließend noch mit dem BMW 003 ausgerüstet worden sein, da es sonst bei nur knapp 60 bis 80 He 162A geblieben wäre. Von den hergestellten Maschinen erreichte aber nur ein relativ geringer Teil den Einsatzverband, da zuvor die Nachrüstung der Zelle entsprechend zahlreicher Änderungsanweisungen durchzuführen war.

Bis zum 31. Januar 1945 kam es zu keiner Auslieferung an die Truppe. Erst die Flugzeugverteilungsübersicht des GenQu 6.Abt. vom 2. März 1945 weißt eine Produktion von 81 Maschinen im Februar 1945 aus, von denen allerdings 63 zur Nachrüstung abgegeben wurden, so daß nur 18 Maschinen für die fliegenden Verbände übrigblieben. Im März konnten - infolge der Nachrüstung an den Maschinen ebenfalls nur 22 Flugzeuge an die Truppe ausgeliefert werden. Erst im April dürfte sich die Lieferzahl auf über 20 "Volksjäger" erhöht haben, die bereits alle die endgültige Bauausführung darstellten, ohne daß es einer Nachrüstung bedurft hätte.

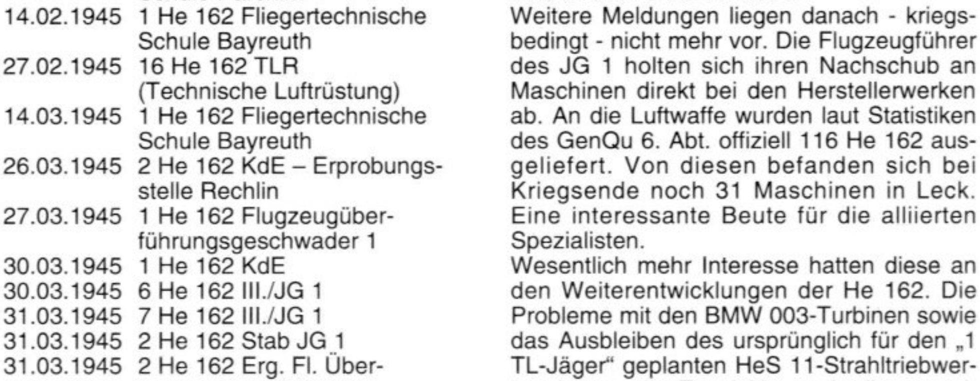
Die Flugzeugverteilungsmeldungen für die Zeit vom Februar bis April 1945 weisen folgende Lieferungen auf:

14.02.1945	1 He 162 Fliegertechnische Schule Parchim
14.02.1945	1 He 162 Fliegertechnische Schule Bayreuth
27.02.1945	16 He 162 TLR (Technische Luftrüstung)
14.03.1945	1 He 162 Fliegertechnische Schule Bayreuth
26.03.1945	2 He 162 KdE – Erprobungsstelle Rechlin
27.03.1945	1 He 162 Flugzeugüberführungsgeschwader 1
30.03.1945	1 He 162 KdE
30.03.1945	6 He 162 III./JG 1
31.03.1945	7 He 162 III./JG 1
31.03.1945	2 He 162 Stab JG 1
31.03.1945	2 He 162 Erg. Fl. Überführungsgeschwader 1
03.04.1945	2 He 162 Erg.Fl.Überführungsgeschwader 1
04.04.1945	3 He 162 TLR (Technische Luftrüstung)
05.04.1945	3 He 162 Stab JG 1
06.04.1945	2 He 162 Fliegertechnische Schule Faßberg
06.04.1945	2 He 162 I./JG 1
10.04.1945	4 He 162 Stab JG 1
11.04.1945	3 He 162 I./JG 1

Weitere Meldungen liegen danach - kriegsbedingt - nicht mehr vor. Die Flugzeugführer des JG 1 holten sich ihren Nachschub an Maschinen direkt bei den Herstellerwerken ab. An die Luftwaffe wurden laut Statistiken des GenQu 6. Abt. offiziell 116 He 162 ausgeliefert. Von diesen befanden sich bei Kriegsende noch 31 Maschinen in Leck. Eine interessante Beute für die alliierten Spezialisten.

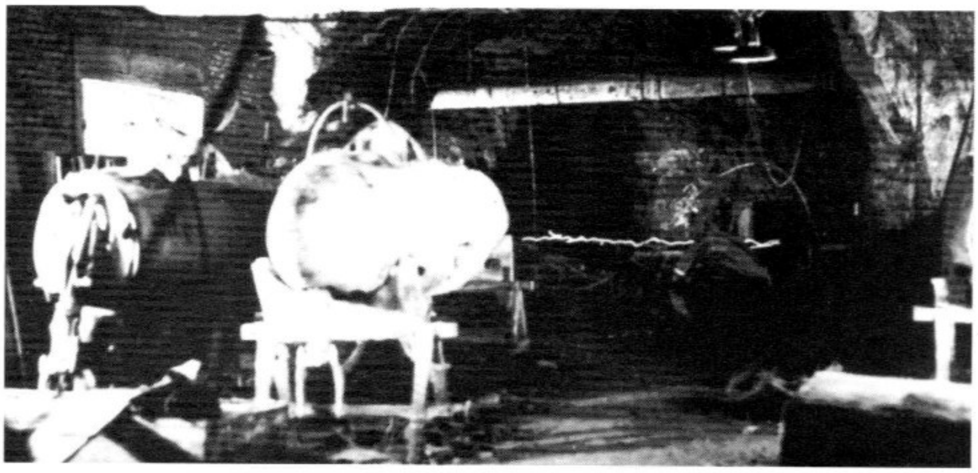
Wesentlich mehr Interesse hatten diese an den Weiterentwicklungen der He 162. Die Probleme mit den BMW 003-Turbinen sowie das Ausbleiben des ursprünglich für den „1 TL-Jäger" geplanten HeS 11-Strahltriebwerkes hatten die Entwicklungsabteilung nach gangbaren Ersatzlösungen suchen lassen.

Alle Anstrengungen, zwei He 162 mit Jumo 004-Turbinen fertigzustellen, scheiterten schließlich an einem Luftangriff. Die Triebwerke waren am 14. Februar 1945 in Hinterbrühl eingetroffen und wurden beim 11. und 12. Versuchsmuster installiert. Die Verwen-



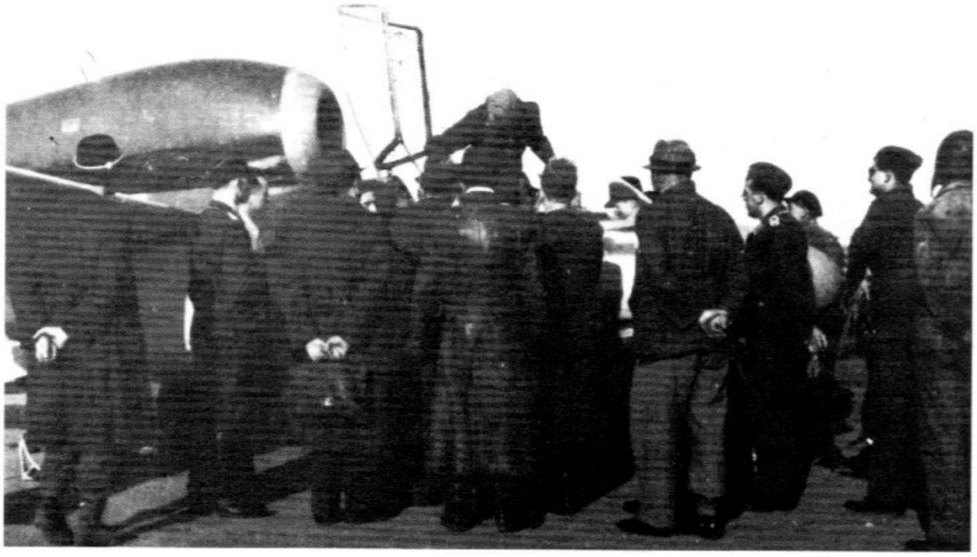
Der Schulgleiter der He 162.

The primary glider of the He 162.



Blick in die verlassenen Kavernen des Werks "Languste.

View into the abandonded cavern of the "Languste" plant.



Die erste von Junkers gebaute He 162 vor ihrem Erstflug am 24. März 1945.

The first Junkers built He 162 shortly before her firstflight on March 24, 1945.

dung größerer Flächen wurde Ende Januar von HDL Saur abgelehnt, da der Änderungsaufwand zu groß war. Dies galt auch für verschiedene gepfeilte Tragflächen und das V-Leitwerk, das sich ab 1945 im fortgeschrittenen Konstruktionsstadium befand. Die verschiedenen Sonderbewaffnungen (R4M, R50BS oder "Panzerblitz") konnten ebensowenig realisiert werden wie die Ausrüstung mit einer stärkeren Rohrbewaffnung (4x MG151/20, MK213 oder "Rohrblock"). Ebenso galt dies für die Verwendung der Maschine mit Abwurfbehältern (AB 250) und SD 70-Bomben.

Allein die Entwicklung sowie der Anlauf der Fertigung des Schulflugzeugs He 162S hatte bis Kriegsende begonnen.

Ein Vermerk vom 14. Oktober 1944 nennt erstmals ein "Segel-Schulflugzeug mit Windenschlepp" sowie ein "Doppelsteuerflugzeug" auf der Basis der He 162A-2. Zwei Musterflugzeuge sollen nach Angaben von Dipl.-Ing. Günther Mitte März 1945 eingeflogen worden sein, wogegen allerdings die Mitteilung des Chefs TLR spricht, daß der Einflug der ersten He 162S am 1. März 1945 in Trebbin erfolgt sei.

Hauptdienstleiter Saur, wie auch Reichsjugendführer Axmann, lehnten schließlich den mit dem "Volksjäger" geplanten Masseneinsatz der Hitlerjugend ab. Dagegen sprach sich Generaloberst Keller wiederholt dafür aus. Unter Einbeziehung aller Kapazitäten des Nationalsozialistischen Fliegerkorps sollte eine Vielzahl von He 162S in deren Werkstätten unter Einbeziehung örtlicher holzverarbeitender Unternehmen entstehen.

Die Konstruktion eines ersten Schulflugzeugs lief bereits Ende Oktober 1944 bei Heinkel an. Zunächst plante man den Bau von zehn Musterflugzeugen. Außer dem Einsitzer mit Normalfläche (als Segelflugzeug) waren im Dezember 1944 noch eine Ausführung mit großer Fläche und ein doppelsitziges Schulflugzeug in Arbeit. Als vierte Ausführung einer Schulmaschine war ein Zweisitzer mit BMW 003E-1 bzw. E-2-Turbine Ende 1944 bei der DLH in Oranienburg im Bau. Die Serienfertigung sollte bei der Firma Kleinemeyer erfolgen.

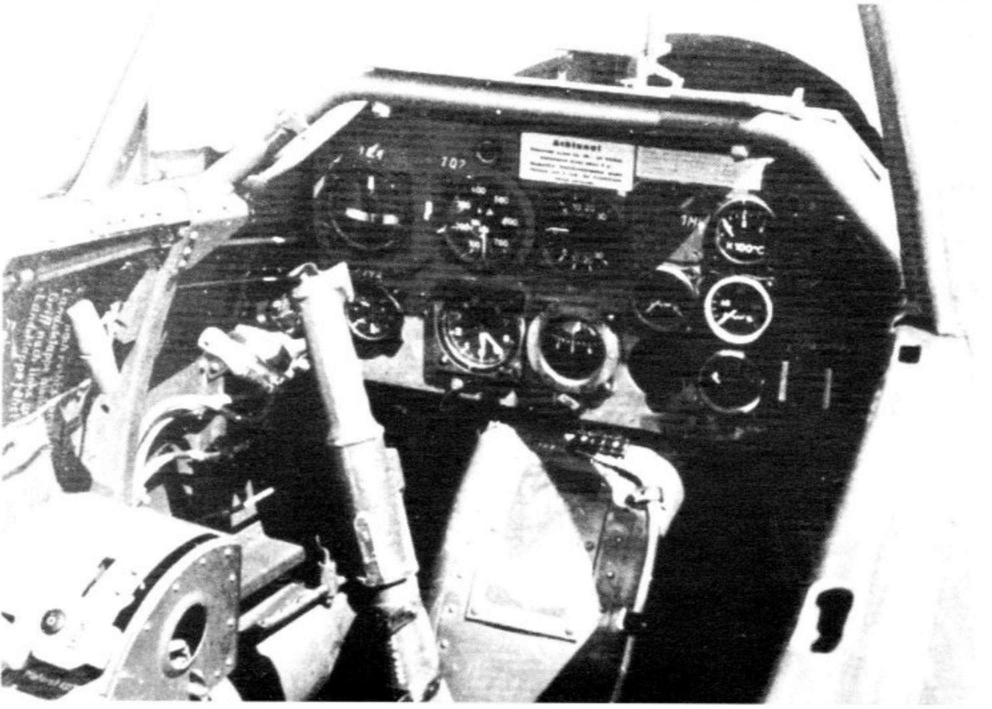
Die ersten jungen Piloten aus den Reihen der HJ und des NSFK sollten in Trebbin im Rahmen von "Sonderlehrgängen" ausgebildet werden. Hierfür wurden drei He 162-Rümpfe, etwa Mitte März 1945, an die Firma SAB in Bendorf geliefert, um als Link-Trainer umgebaut zu werden.

Am 1. März 1945 wurde das erste He 162-Segelflugzeug bei der Reichssegelflugschule in Trebbin eingeflogen. Die übrigen dort zerlegt eingelagerten He 162S wurden bis Ende des Monats zusammengebaut. Fluglehrer führten damit, so Georg Cordts, einer der Lehrgangsteilnehmer, am 28. März 1945 noch sieben Windenstarts durch. 24 Stunden später wurde die He 162S auch im Flugzeugschlepp erfolgreich erprobt. Wenige Tage darauf, am 8. April 1945, traf Hanna Reitsch mit einer Bü 181 in Trebbin ein, um die He 162S zu fliegen.

Am 24. April 1945 endete der Lehrgang "Jagdfliegernachwuchs für Sonderzwecke" kriegsbedingt. Das Personal wurde jedoch nicht zum JG 1 versetzt, sondern fand sich bei der Division Jahn im Raum Potsdam - Werder bei der verlustreichen Verteidigung von Berlin im Bodeneinsatz wieder.

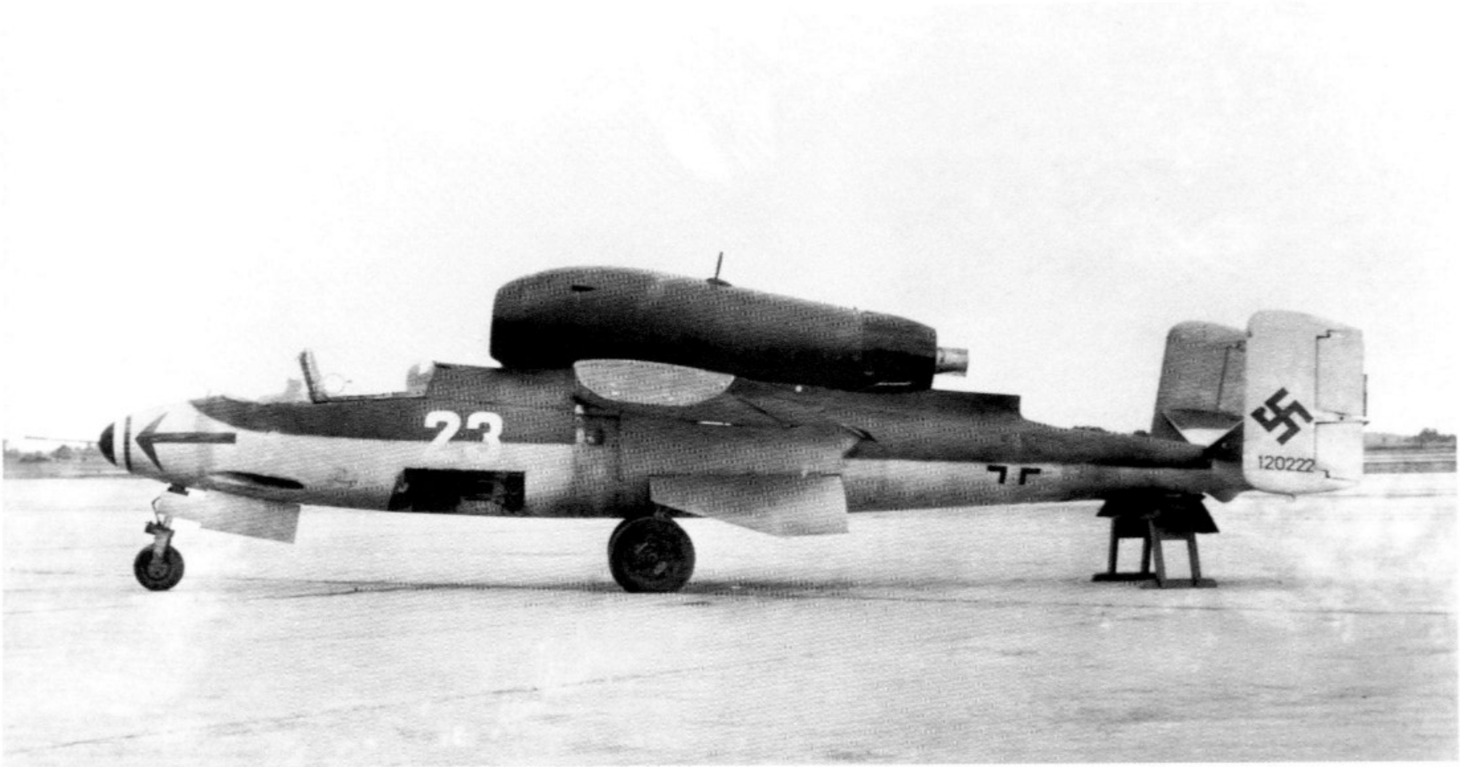
Die Aufstellung der 1.(Volkssturmstaffel)/JG 1 unterblieb, da der hierfür eingeplante Flugplatz Sagan bereits besetzt war und es noch dazu an der erforderlichen Ausstattung mit Flugzeugen fehlte.

Obwohl alles zusammenbrach, wurde mit Hochdruck an Druckschriften für die Bedienung des Volksjägers und einer bebilderten Vorschrift gearbeitet, die zwar noch fertiggestellt wurde, nicht aber zum JG 1 gelangte.



Blick ins Cockpit einer He 162A.

View into the cockpit of a He 162A.



Heinkel He 162 A-2 mit BMW 003 E-2 Triebwerk, von alliierten Truppen in Leck erbeutet. Das Flugzeug wurde später in die USA verschifft.

Heinkel He 162 A-2 with BMW 003 E-2 engine found at Leck by allied troops. The aircraft was later shipped to the USA.

Trotz erheblicher Schwierigkeiten gelang es ab Dezember 1944, die He 162 „als Gewaltaktion" in Großserie zu bauen. Außer mehreren Heinkel Werken, wurden Junkers und die Mittelwerke zusammen mit zahlreichen kleinen und mittleren Firmen für den Serienbau herangezogen. Zwar ließen die Kriegslage und die zurückweichenden Fronten keine großen Möglichkeiten mehr, doch man griff nach Strohhalmen, und einer war der „Volksjäger". Bereits im Dezember 1944 ließ sich absehen, daß Anfang 1945 die ersten Maschinen für Schulung und taktische Erprobung bereitstehen würden. So schlug der Kommandeur der Erprobungsstellen (KdE) im Zusammenwirken mit dem Chef der technischen Luftrüstung (Chef TLR) am 27. Dezember 1944 vor, ein eigenes Erprobungskommando mit der He 162 in Lärz aufzustellen. Die Einheit sollte zunächst Staffelgröße besitzen und ab Februar 1945 ihre Arbeit aufnehmen. Am 1. Januar 1945 bat der General der Jagdflieger (GdJ) den Generalquartiermeister (GenQu), das Erprobungskommando nunmehr in Gruppenstärke vorzusehen. Die Einheit sollte anschließend als reine Ergänzungsgruppe für He 162 Piloten dienen.

Einen Tag später legte das Oberkommando der Luftwaffe (OKL) jedoch fest, daß die Erprobungsstaffel in unmittelbarer Nähe zum Herstellerwerk stationiert werden sollte. Gleichzeitig wurde am 9. Januar 1945 die 1. Gruppe des JG 200 im Befehlsbereich der Luftflotte Reich aufgestellt und ausbildungsmäßig dem GdJ unterstellt. Die rein technische Erprobung sollte von der in Lärz zu stationierten Stabsstaffel JG 200 übemommen werden. Wenig später wurde vom Aufbau des JG 200 überraschend abgesehen.

Am 10. Januar 1945 wurde durch den GenQu ein Erprobungskommando 162 für die Dauer von sechs Monaten auf dem Kommandowege aufgestellt und wenige Tage später, am 14. Januar 1945, 27 Mann technisches Personal zum Heinkel Werk Marienehe in Marsch gesetzt.

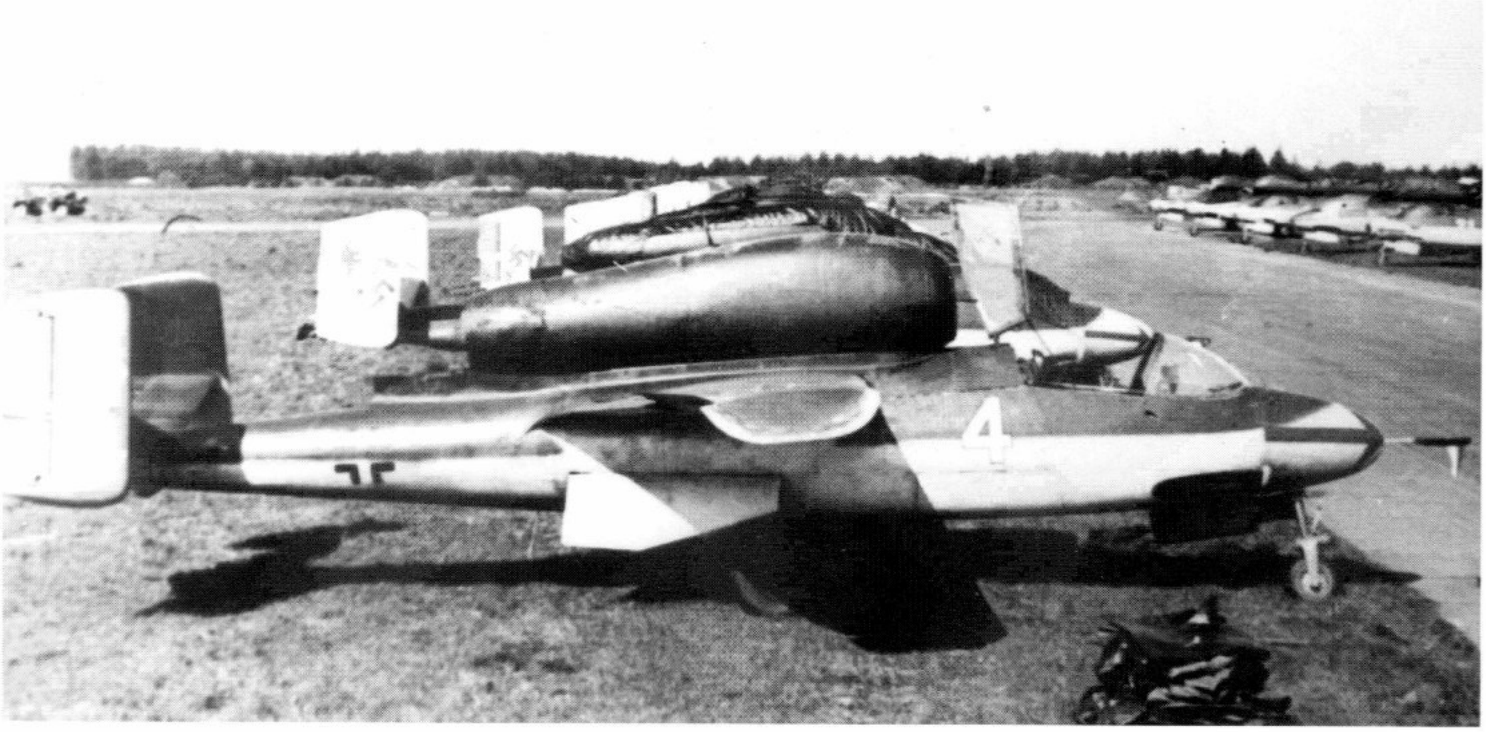
Am 25. Januar 1945 erging dann - statt für das bereits geplante JG 200 - der Aufstellungsbefehl für den Stab des neuen JG 80

He 162 vor der Übergabe in Leck.
Foto: Archiv Peter Petrick

He 162 before delivered at Leck.

Heinkel He 162 auf dem Fliegerhorst Leck im Mai 1945. Foto: Archiv Peter Petrick

Heinkel He 162 at the Leck airfield during Mai 1945.



Zur Übergabe aufgestellte He 162 des JG 1.
Foto: Archiv Peter Petrick

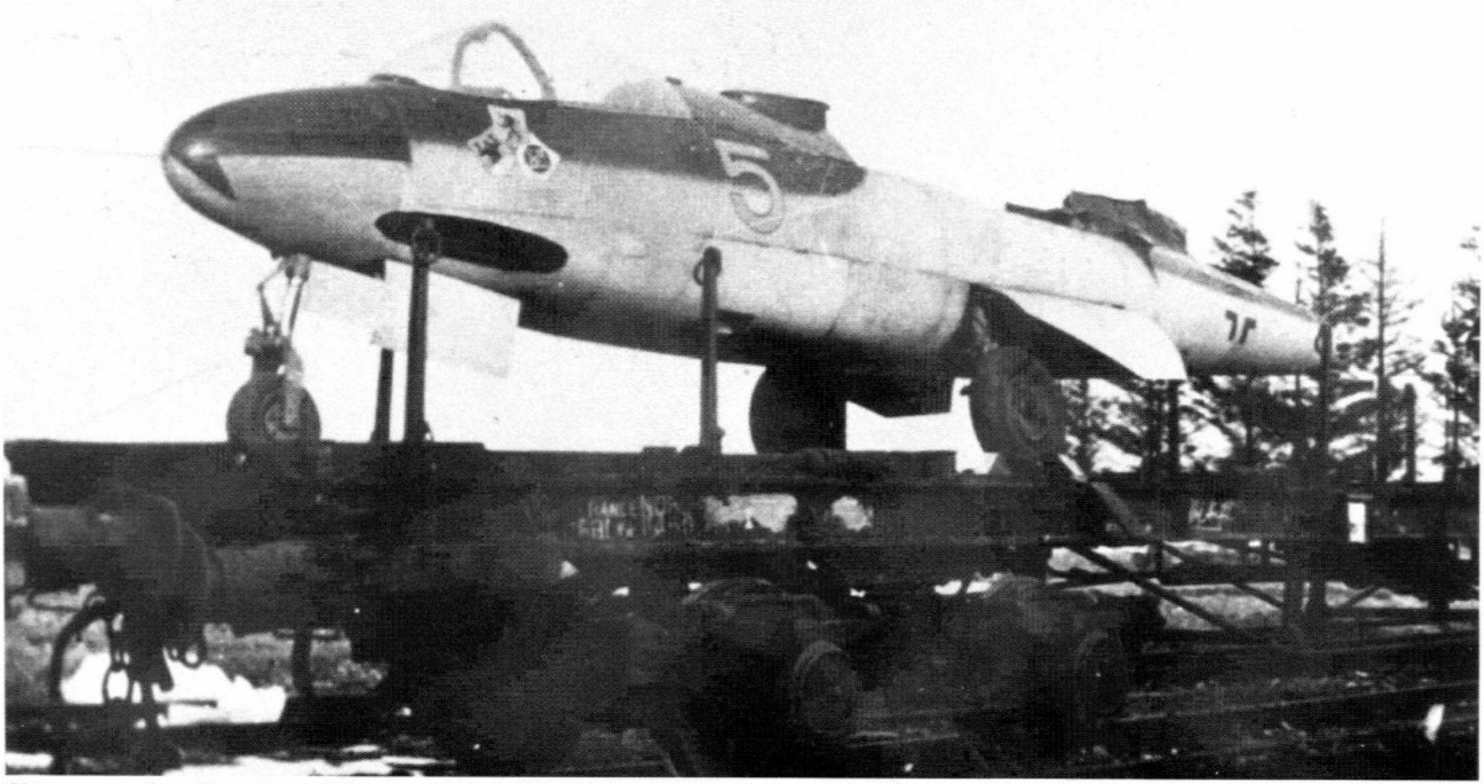
Line-up of JG 1 Heinkel He 162 before handed over.

mit Stabsstaffel, Stabskompanie sowie einer ersten Gruppe mit drei Staffeln zu jeweils zwölf He 162. Der Gruppenstab sollte mit vier weiteren He 162 ausgerüstet werden. Zwei Tage später wurde die Verlegung der 1./JG 80 ab dem 15. Februar 1945 nach Wien-Aspern - als Schleuse He 162 - befohlen. Der Stab mitsamt der 2. und 3./JG 80 sollte nach Parchim und die Stabsstaffel JG 80 nach Rechlin verlegt werden. Die in Rechlin stationierten Teile des JG 80 sollten ihre Maschinen direkt aus der Rostocker (Heinkel) und Bernburger (Junkers) - Produktion erhalten.

Schon am 7. Februar 1945 wurde auch der Aufstellungsbefehl für das JG 80 zurückgenommen und stattdessen befohlen, daß die I. Gruppe des JG 1 mit Stabsstaffel und drei fliegenden Staffeln als erste Einheit der Luftwaffe mit dem „Volksjäger" ausgerüstet wird. Die Stabsstaffel sollte außer der Schulung auch die taktische Erprobung der He 162 übernehmen und war daher dem Kommando der Erprobungsstellen direkt zu unterstellen.

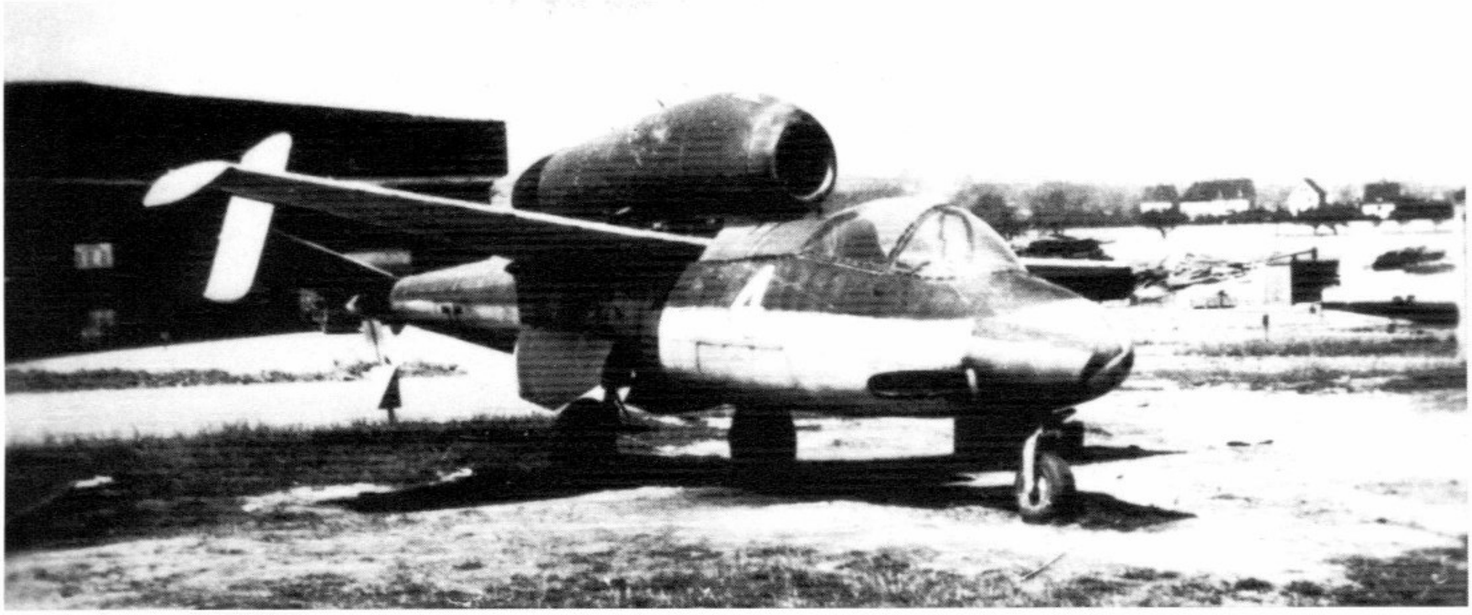
Am 11. Februar 1945 stieß die Stabsstaffel JG 1 - durch Weisung des Luftwaffenorganisationsstabs - zum KdE. Die erste Gruppe des JG 1 würde, so die Planung, mit Personal der II. und III./JG 1 aufgefüllt werden. Gleichzeitig erreichte die I./JG 1 ein Fernschreiben des Luftflottenkommandos 6, das den Verband umgehend zur Auffrischung aus dem Einsatz nahm. Die freiwerdenden Fw 190 waren an die II./JG 1 abzugeben. Auch die II. Gruppe sollte ein Vorkommando für die Übernahme der He 162 nach Wien-Aspern entsenden, wozu es wegen des nahen Kriegsende nicht mehr kam.

Der gesamte Geschwaderbereich mußte schnellstmöglich auf den „Volksjäger" vorbereitet werden. Am 25. Januar 1945 sah die Lage beim Jagdgeschwader 1 nicht sonderlich gut aus. Die erste Gruppe bestand nur noch aus 13 Fw 190A-8/A-9, die unter Führung von Olt. Demuth zurückverlegt worden waren. Wenig später folgten die Reste der zweiten Gruppe , die III./JG 1 wurde



Abtransport einer Einsatzmaschine des JG 1, Anfang 1945.
Foto: Archiv Manfred Griehl

Evacuation of an JG 1 aircraft early 1945.



In Kassel abgestellte He 162A-2 von Major Zober (Stab I./JG 1)
Foto: Archiv R. P. von Lutz

Parked He 162A-2 of Major Zober (Stab I./JG 1) at Kassel.

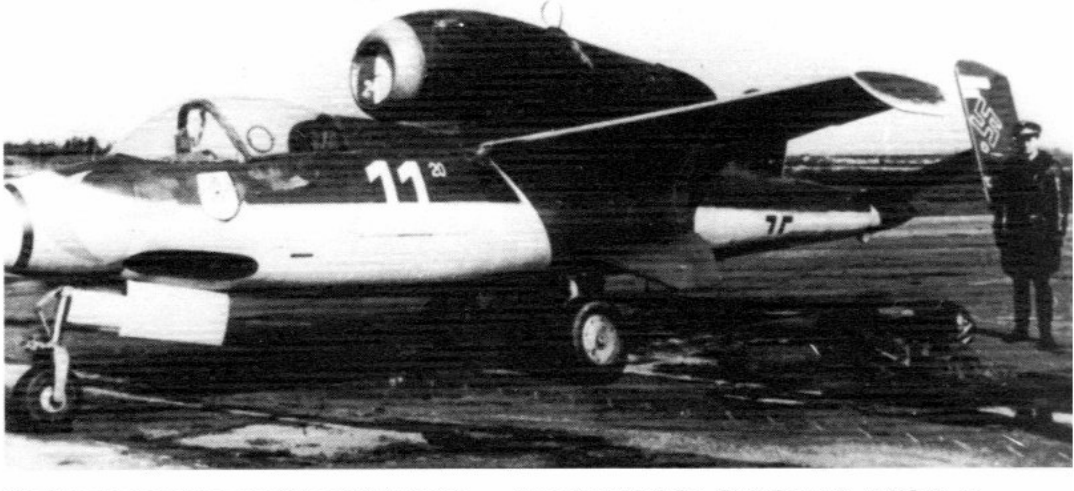
dagegen von sowjetischen Verbänden in Ostpreußen fast vollständig überrannt. Bis Anfang Februar 1945 wurden die verbliebenen Fw 190 als Jagdbomber eingesetzt, ehe die II./JG 1 nach Rostock-Marienehe zu Heinkel verlegte und von dort aus die Einsätze gegen die Rote Armee fortsetzte. Währenddessen traf am 9. Februar 1945 der Tross der I./ JG 1 in Parchim ein. Aus den Resten beider Gruppen sollten nun zwei „Auffangstaffeln He 162" gebildet werden, die 1./JG 1 in Marienehe und Bernburg sowie die 2./JG 1 in Heidfeld bei Wien. Am 24. Februar 1945 verlegte die 2. Staffel unter Führung von Lt. Hachtel nach Heidfeld bei Schwechat (Wien). Zwei Tage darauf ordnete das OKL die Verlegung der 3./JG 1 nach Parchim an. Da dort keine He 162 vorhanden waren, flog ein Großteil der Staffel ebenfalls nach Wien, wo lediglich eine einzige He 162, die M19, für Schulungszwecke zur Verfügung stand. Da weitere He 162 mittelfristig nicht zur Verfügung standen, kam es zur Rückverlegung eines Teils der 2. und 3./JG 1 nach Parchim.

Bis zum 7. März 1945 gelang es, acht Piloten der I./JG 1 auf den "Volksjäger" umzuschulen. Hierbei war es verboten, wegen der störanfälligen BMW-Triebwerke, die Geschwindigkeit über 500 km/h anwachsen zu lassen und eine Flugzeit von 15 Minuten zu überschreiten.

In Heidfeld gestaltete sich die allgemeine Lage mehr als schwierig, da es für die Ausbildung noch immer kein geschultes Bodenpersonal gab. Die Mitarbeiter der Heinkel-Werke waren indessen mit der Erhaltung des Klarstands ihrer Maschinen mehr als ausgelastet. Am 14. März 1945 kam überdies Uffz. Daus (oder Tautz) mit der He 162M19 ums Leben. Die wegen des zu geringen Bestandes an B4-Benzin gebotene Umstellung der BMW 003 auf J2 (Kerosin) war weit schwieriger als erwartet.

Die Planungen, die das Geschwader am 20. März 1945 erreichten, ließen von allen diesen Problemen nichts verspüren. Die vom GenQu verfügte Umstellung des JG 1 war in vollem Gange, zumindest auf dem Papier. Außer der mit 16 He 162 ausgerüsteten Stabsstaffel waren bis Mai 1945 drei Gruppen mit jeweils 52 Flugzeugen vorgesehen.

Die Realität sah jedoch weit düsterer aus. Die Serienflugzeuge 1 bis 5 sollte das Kom-

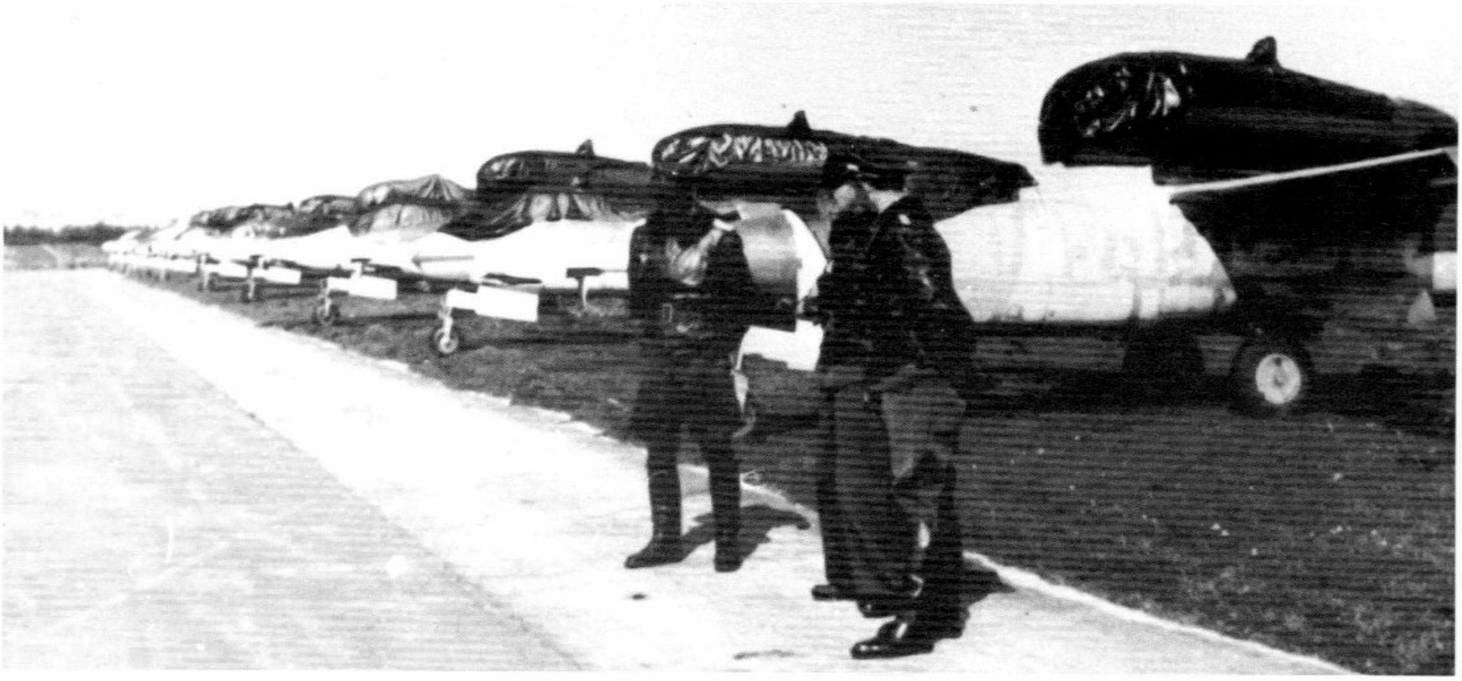


Die Einsatzmaschine von Olt. Emil Demuth, 3./JG 1, in Leck 1945.

The aircraft of Olt. Emil Demuth, 3./JG 1, at Leck 1945.

Piloten des JG 1 vor ihren Maschinen. Von links nach rechts: Hptm. Künnecke, Olt. Demuth und Major Zober.
Foto: Archiv Peter Petrick

Pilots of the JG 1 infront of their aircraft. From left to right: Hptm. Künnecke, Olt. De-muth and Major Zober.



Olt. Demuth und Major Zobler vor der He 162 von Lt. Schmitt.
Foto: Archiv Peter Petrick

Olt. Demuth and Major Zobler infront of Lt. Schmitt´s He 162.

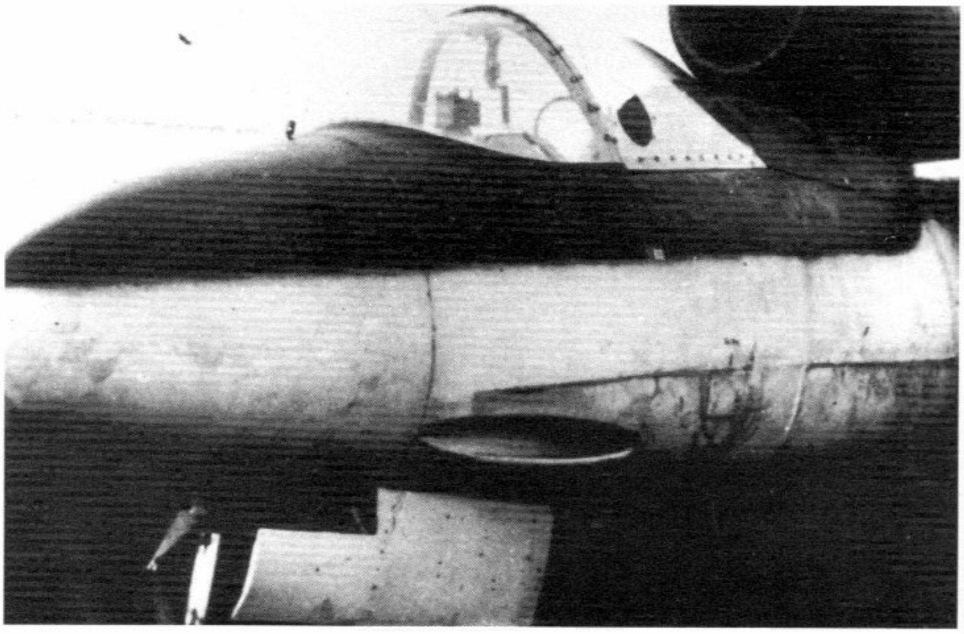
mando in Heidfeld erhalten, die 6. bis 13. He 162 waren inzwischen für die Erprobung in Lechfeld, die 14. bis 20. Maschine für die Erprobung in Roggenthin bei Rechlin eingeplant. Trotz allem besaß die Auffangstaffel 2./JG 1 bis zum 21. März 1945 noch keine einzige He 162.

Am 26. März 1945 wurde die gesamte Planung wieder umgeworfen. Nun sollten die ersten 18 He 162 an das Kommando Heidfeld gehen, erst danach würde die taktische Erprobung beginnen. Doch am 30. März 1945 gab es weder in Lechfeld noch in Rechlin eine He 162. Die ersten beiden Maschinen trafen dort Mitte April 1945 ein und trugen die Kennungen E3+51 und E3+52. Das kurzzeitig angelaufene Noterprobungsprogramm endete wenig später infolge des alliierten Vormarsches.

Ende März flogen die letzten zehn flugklaren He 162, darunter auch einige Versuchsmuster, von Wien nach Langenlebarn und nach Hörsching. Der letzte Verlust bei der Erprobung war der Werkspilot Wolfgang Lüddemann, der am 6. April 1945 abstürzte. Kurz darauf flogen von Langenlebarn aus einige der „Volksjäger" über Hörsching, wo einige He 162 unklar zurückblieben, und München nach Lechfeld. Hierbei stürzte am 31. März 1945 der Heinkel-Werkspilot Huldreich Kemnitz bei der Überführungsaktion ab und verlor sein Leben. Nur drei der zehn He 162 kamen nach mehreren Tagen am befohlenen Zeitpunkt an. Nach dem Vordringen alliierter Truppen in diese Region, wurden die He 162M20 und M23 nach München-Riem evakuiert.

Erst am 1. April 1945 trafen die ersten vier He 162 bei der Auffangstaffel in Heidfeld ein, zwei weitere folgten bis zum 7. April 1945. Da der tägliche Klarstand zumeist bei zwei oder drei Maschinen lag, waren täglich auch nicht mehr Schulflüge möglich.

Aus der Auffangstaffel wurde nun die Stabsstaffel JG 1 gebildet und gleichzeitig die Verlegung der I./JG 1 nach Ludwigslust und der II. Gruppe nach Garz (statt Warnemünde) befohlen. Am 8. April 1945 waren bei der I. Gruppe die ersten He 162 eingetroffen. Die Maschinen sollte die III. Gruppe übernehmen, die „Volksjäger" wurden jedoch Teil der I./JG 1. Bis zum 11. April 1945 konnte die Umschulung mit bis zu 16 Maschinen durchgeführt werden. Täglich ließ der Treibstoff-Vorrat etwa zehn bis zwölf Übungsflüge zu, so daß bald 30 bis 40 Piloten ihre ersten Erfahrungen mit dem „Volksjäger" gesammelt hatten. Während der Umschulung verlor die Gruppe den Ofhr. Stenschke sowie die Unteroffiziere Enderle und Werner. Trotz aller Anstrengungen besaß die II./JG 1 noch keinen der neuen Strahljäger. Erst am 20. April 1945 sollte bei dieser Gruppe die eigentliche Umschulung anlaufen.



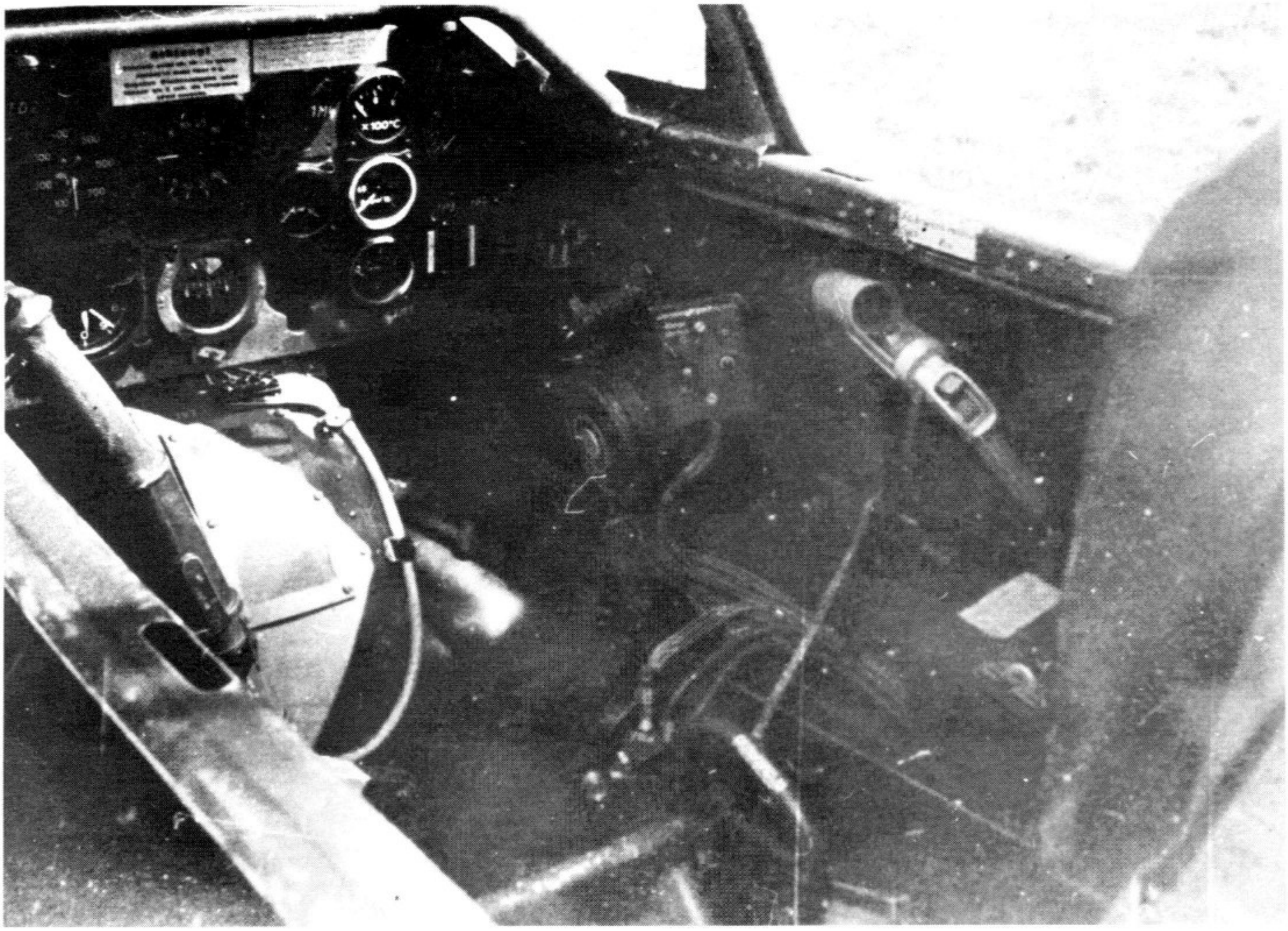
Detailansicht einer He 162 der I./JG 1.
Foto: Archiv Manfred Griehl

Detail of a He 162 of I./JG 1.

Am 14. April 1945 verlegte die I./JG 1 unter Führung von Olt. Demuth von Ludwigslust nach Husum. Während des Verlegungsflugs erhielt Lt. Rudolf Schmitt Feindberührung mit einer englischen Spitfire. Ein Abschuß ist nicht belegbar.

Schon zwei Tage später muß die Gruppe von Husum nach Leck zurückverlegen. Gegen 15.30 Uhr kam es zum Feindkontakt mit alliierten Jägern. Der Verband von acht bis zehn He 162 konnte sich jedoch mit Höchstgeschwindigkeit der Bedrohung entziehen. Am 18. April 1945 traf auch ein Großteil des Bodenpersonals, von Warnemünde aus kommend, in Leck ein.

Die „Volksjäger" wiesen trotz der Nachbesserungen noch immer keine ausreichende Betriebssicherheit auf, so mußte sich Lt. Schmitt am 20. April 1945 mit dem Schleudersitz retten, Uffz. Steeb von der 1./JG 1 sprang drei Tage später - aus 300 m Höhe - mit dem Fallschirm ab. Am 24. April 1945 wurde der Kommandeur der II./JG 1 tödlich verletzt, als er seinen Schleudersitz ohne vorherigen Abwurf der Kabinenverkleidung auslösen mußte. Zwischen dem 20. und 26. April 1945 fielen außerdem Fhr. Halmel, Uffz. Fendler und Uffz. Rechenbach Flugunfällen zum Opfer. Ihre Gräber liegen auf dem Friedhof in Leck. Wegen des Treibstoffmangels reduzierte sich die Zahl der einsatzklaren He 162 um einige weitere Maschinen. Hptm. Ludewig und dessen Rot-



Blick in die Kabine der He 162. Rechts die fest installierte Signalpistole. Foto: Archiv Manfred Griehl

View inside the cockpit of a He 162. On the right the signal pistol.

tenflieger, Fw. Gehrlein, waren gezwungen, auf Grund akuten Treibstoffmangels notzulanden.

Ab dem 25. April 1945 wurden die He 162 zur Tiefflieger-Bekämpfung im Großraum Flensburg - Heide - Schleswig eingesetzt. Eine zur I. Gruppe gehörende Rotte versuchte eine Mosquito abzufangen, mußte jedoch ohne Erfolg zurückkehren. Auch einen Tag später, am 26. April 1945, diesmal entdeckte Lt. Hanf eine „Typhoon", blieb der Einsatz ohne Erfolg. Bis zum 29. April startete Gerhard Hanf zu sechs weiteren Alarmstarts mit dem „Volksjäger". Lt. Schmitts Flugbuch weist für den 4. Mai 1945 mit seiner „Weißen 1" ebenfalls einen Luftkampf mit einer „Typhoon" auf, die er wirksam beschossen hatte. Eine offizielle Anerkennung als Luftsieg blieb aus.

Am 27. April 1945 trafen auch die Restteile des II./JG 1 aus Mecklenburg kommend in Leck ein, nachdem man in Kaltenkirchen zum Auftanken zwischengelandet war. Da der Nachschub an werksneuen Maschinen allmählich zum Erliegen kam, nahmen Umschulung und Flugtätigkeit rapide ab.

Am 2. Mai 1945 traf Oberstleutnant Ihlefeld mit dem Geschwaderstab ebenfalls in Leck ein. Der dort liegende Verband sah einen Tag später wie folgt aus:

Kommodore	OTL	Ihlefeld
Kommandeur I./JG 1	Major	Zober
1. Staffel/JG 1	Hptm	Künecke
2. Staffel/JG 1	Hptm	Ludewig
3. Staffel/JG 1	Olt	Demuth
Kommandeur II./JG 1	Hptm	Rahe
4. Staffel/JG 1	Hptm	Gallowitsch
5. Staffel/JG 1	Hptm	Bergholz
6. Staffel/JG 1	Hptm	Zipprecht

Einen Tag später wurde klar, daß diese aufwendige Gliederung nicht mehr durchzuhalten war. Die I. und II./JG 1 mußte als I. (Einsatzgruppe)/JG 1 unter Führung Herbert Ihlefelds zusammengeschlossen und die 1. und 2. Einsatzstaffel (Major Zober und Hptm. Ludewig) gebildet werden.

Kurz vor Kriegsende kam es noch zu einigen Flugunfällen, so stieß Fw. Köhler über die Landebahn in Leck hinaus, wobei seine He 162A-2 zu Bruch ging. Oskar Köhler wurde von Olt. Demuth aus seinem Wrack geborgen.

Noch während der ersten Maitage wurde über Schleswig-Holstein zur Tiefflieger - Bekämpfung gestartet. Der bereits erwähnte und Lt. Schmitt zugeschriebene Luftsieg über einen englischen Pilot wurde nach dessen Aussage von der Flak erzielt. Er blieb übrigens die letzten Kriegstage im Kasino des JG 1 und wartete dort auf seine Kameraden, die nicht mehr weit entfernt waren.

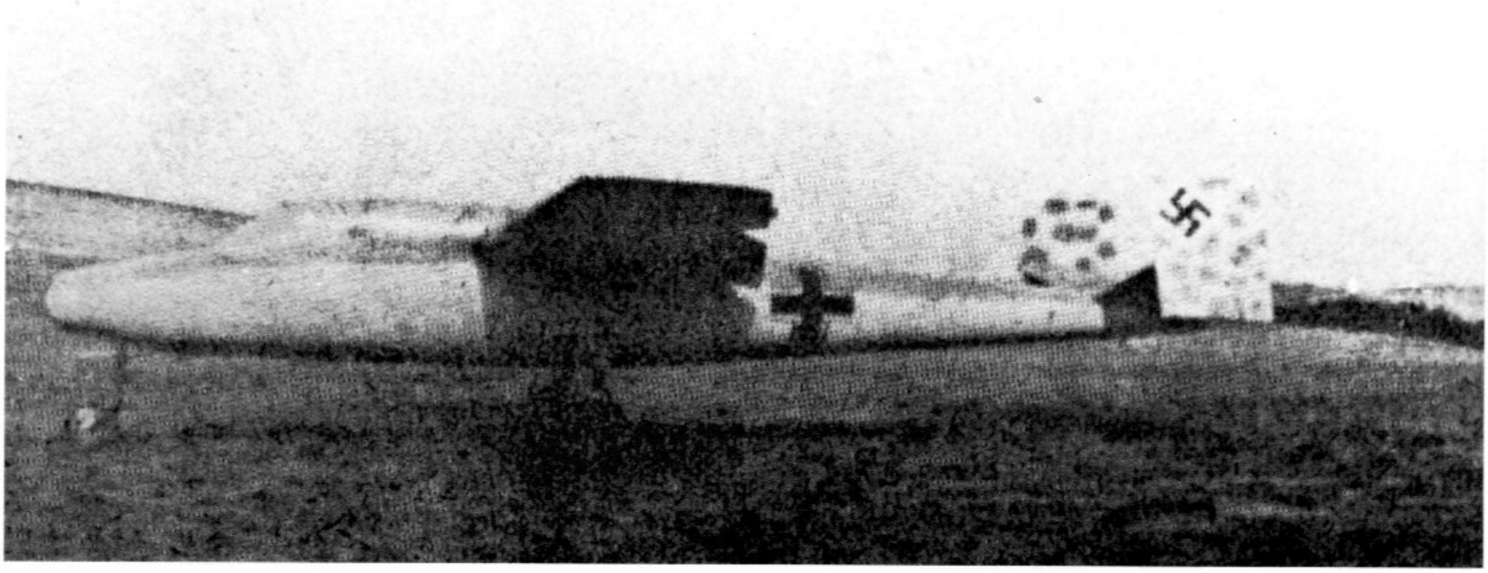
Kurz vor Kriegsende sollte die Einsatzgruppe ein letztes Mal, nach Norddänemark beziehungsweise Südnorwegen, verlegen, was allerdings aufgrund des noch vorhandenen Treibstoffs unmöglich war.

Am 5. Mai 1945 wurden bei den knapp 30 noch vorhandenen He 162 der Einsatzgruppe Sprengladungen eingebaut, um die Maschinen beim Auftauchen der alliierten Truppen zu sprengen. Gegen 24.00 Uhr ließ der Kommodore die Ladungen wieder entfernen.

Kurz darauf, am 6. Mai 1945, trafen englische Truppen auf dem Platz ein und konnten sich ein Bild vom „Volksjäger" machen. Einer der englischen Posten wollte seinen Kameraden den Schleudersitz der He 162 vorführen, nahm im Cockpit einer Maschine Platz und löste den Katapultsitz aus. Er überlebte die Vorführung nicht, da er mit dem Kopf nach unten landete.

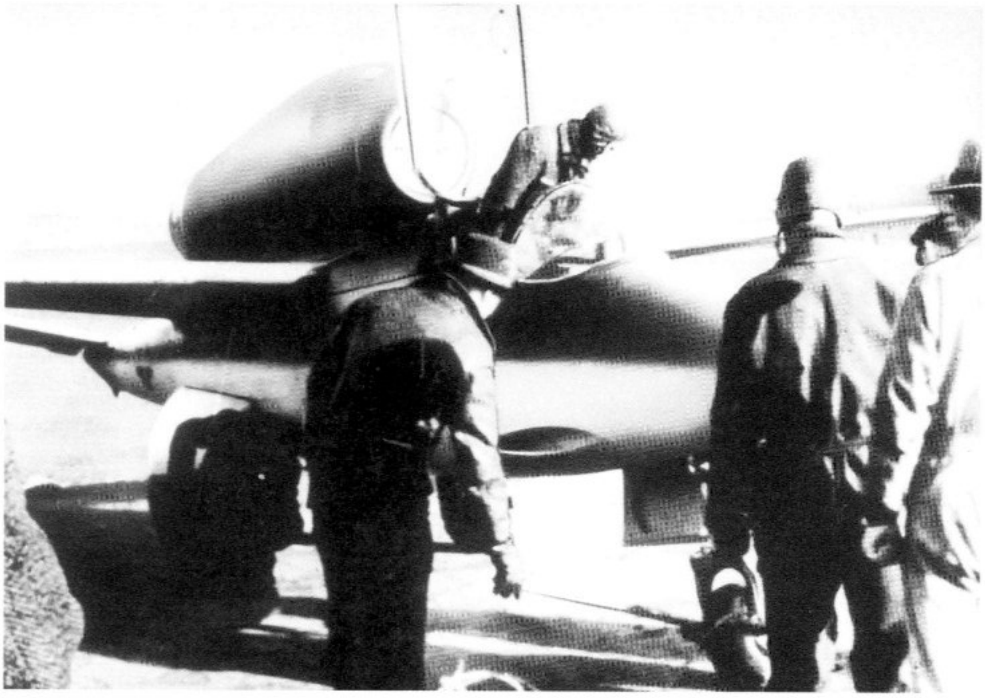
Die Restteile des JG 1 blieben noch bis zum 15. Mai 1945 auf dem Platz, ehe sie am 21. Mai 1945 nach Schnörholm und schließlich nach Hennstedt umquartiert wurden.

Als zweiter Verband sollte die I. und II./JG 400, so ein Befehl vom 26. Februar 1945, ihre Me 163 abgeben und die ersten „Volksjäger" erhalten. Infolge des allgemeinen Zusammenbruchs mußte auf die Ausrüstung des Geschwaders jedoch verzichtet werden.



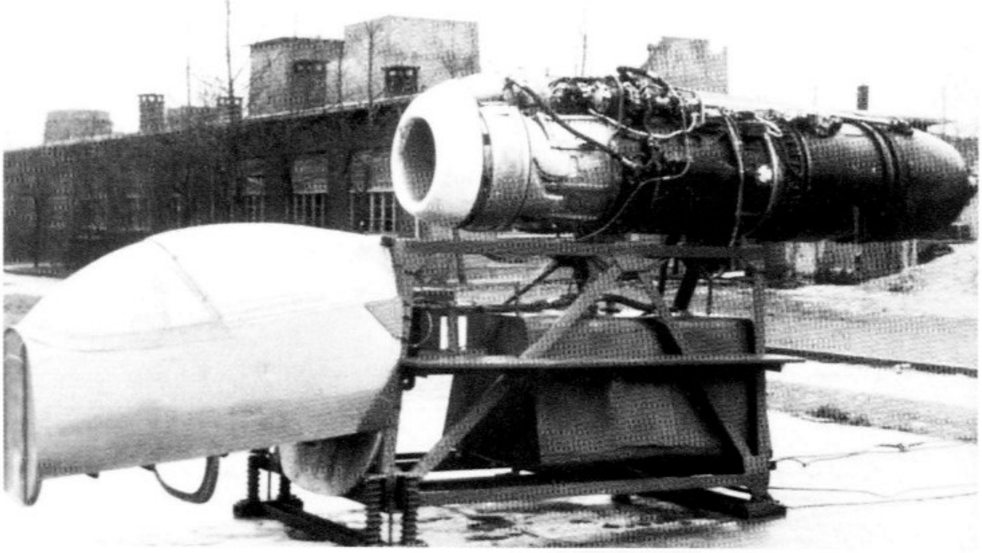
Im März 1945 wurde das erste von zunächst fünf geplanten Musterflugzeugen der zweisitzigen Ausführung der He 162 als Segelflugzeug fertiggestellt und bei der Reichssegelflugschule in Trebbin/Brandenburg eingeflogen.

In March 1945 the first of initially five ordererd prototypes of the He 162 two seater trainer was finished and flown with the „Reichs Glider Training School" at Trebbin/Brandenburg. The aircraft was used as a glider only.



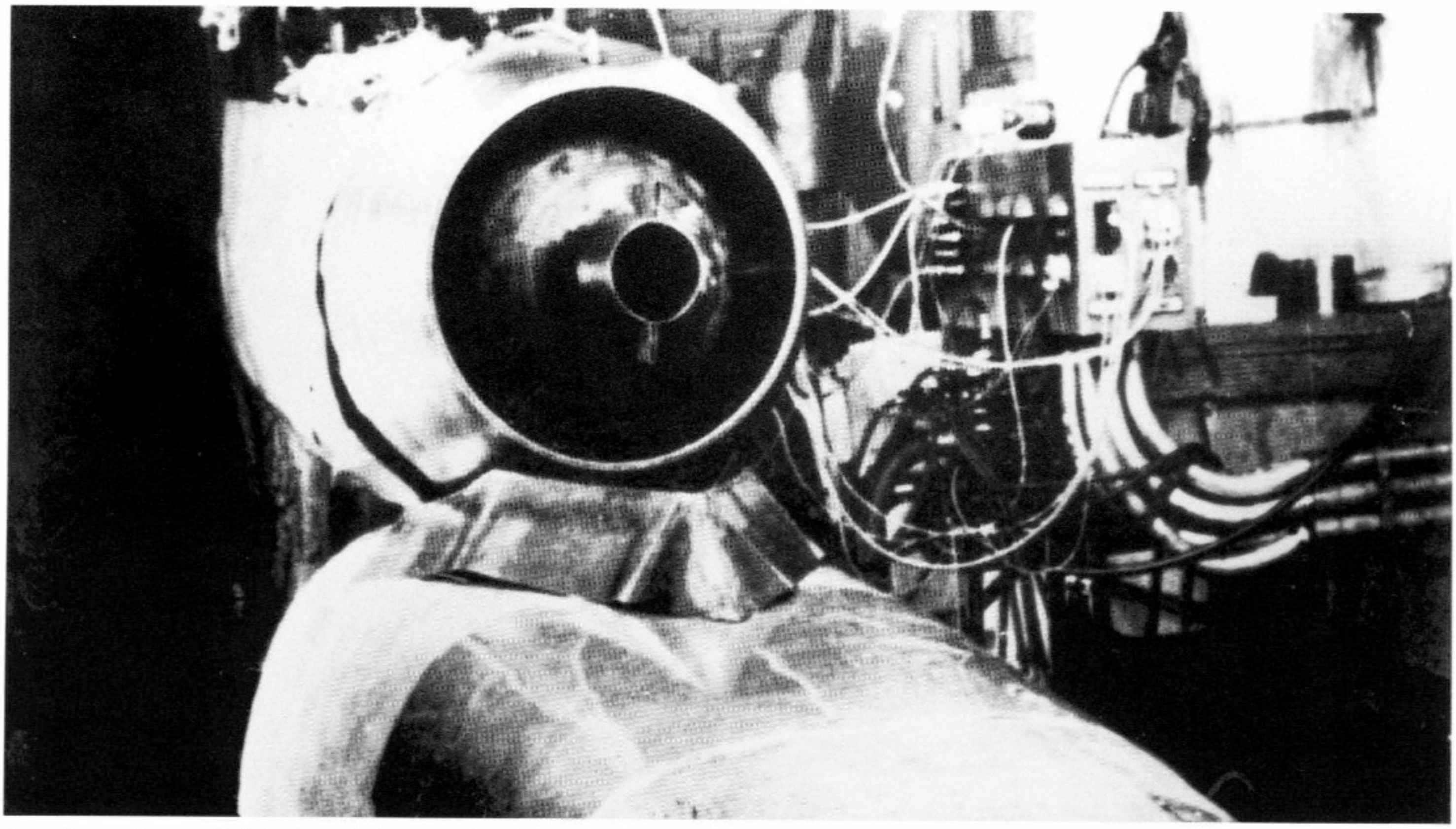
Die He 162 M1 vor dem Erstflug am 6.12.1944. Im Cockpit Dipl.-Ing. Gotthold Peter, der vier Tage später mit dieser Maschine abstürzte.

The Heinkel He 162 M1 prior to its maiden flight on 6. December 1944. At the controls Dipl. Ing. Gotthold Peter who fataly crashed with this aircraft four days later.



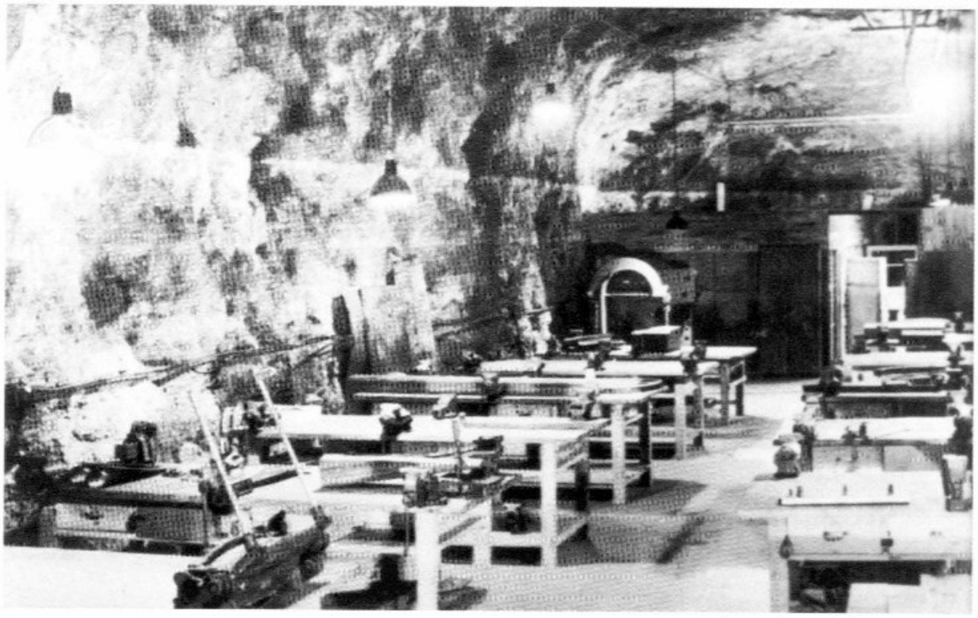
Der Schulung von Piloten und Technikern diente diese Strahlturbine mit Cockpitsektion, mittels der die Bedienung der neuartigen Turbinen erleichtert wurde.

Special training device for pilots and engine mechanics training to familiarize personal with the handling characteristics of the engine.



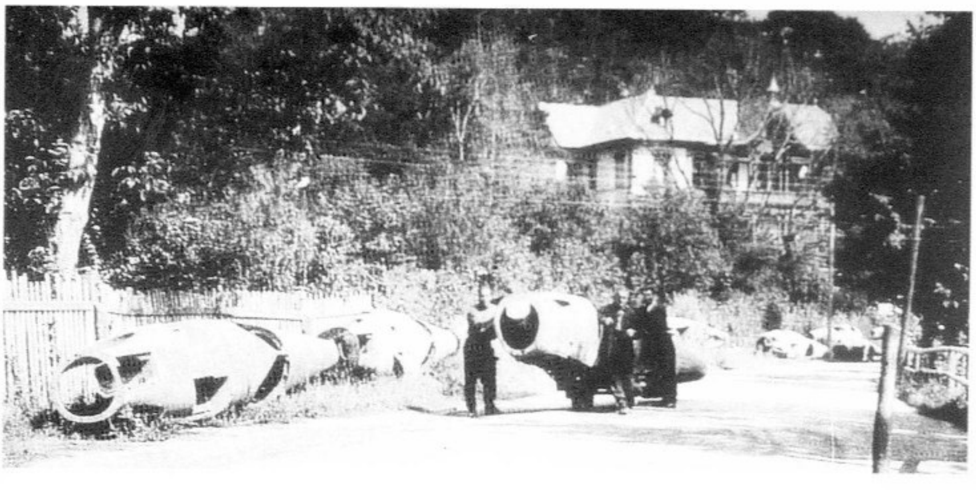
Erprobung eines BMW 003 - Stahltriebwerkes im BMW-Werk in Allach bei München.

Factury evaluation of the BMW 003 engine at Allach/Munich.



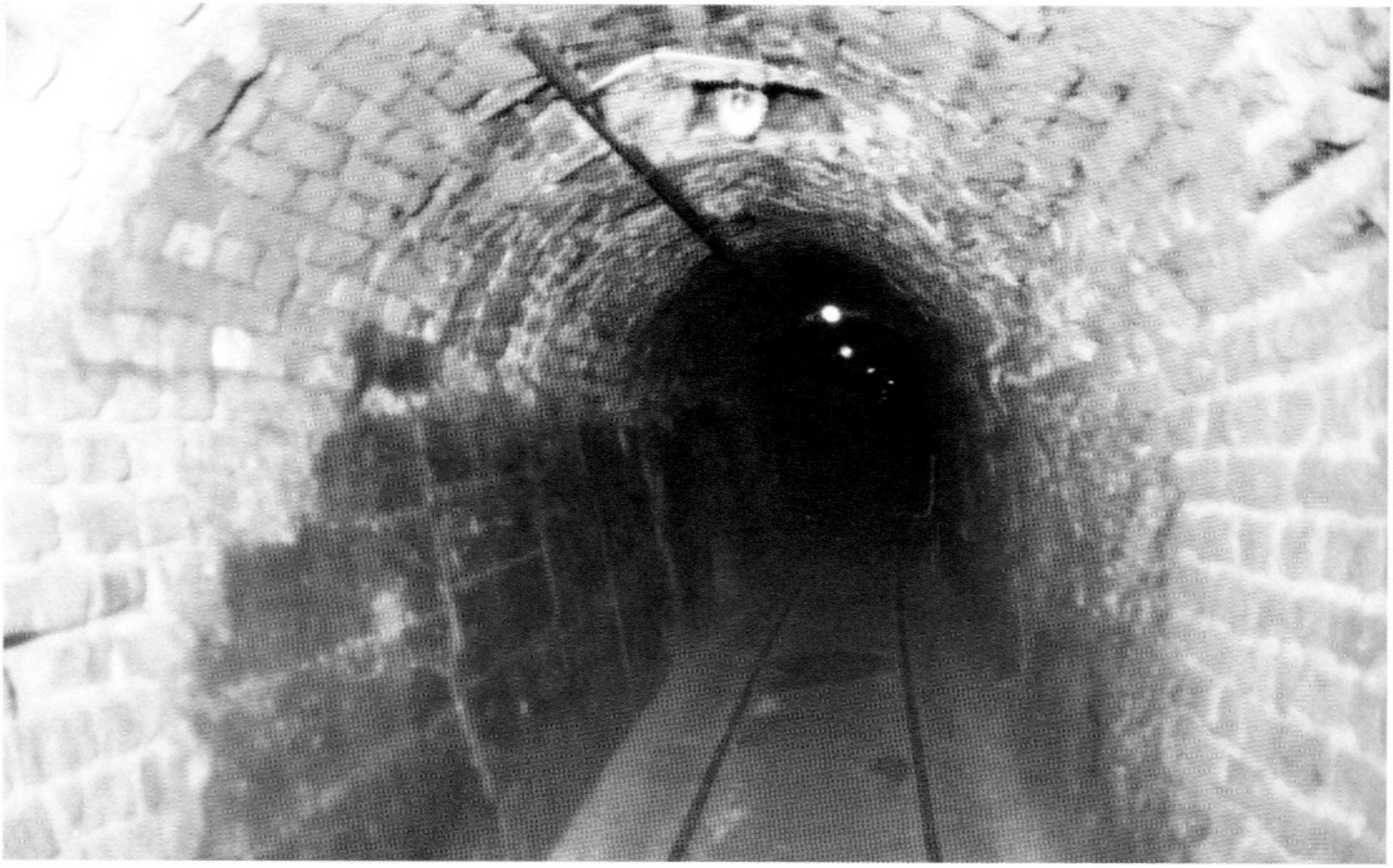
Die einzelnen Abteilungen der Serienfertigung waren durch Bretterwände von einander abgetrennt.

The individual series production sections were devided by wooden walls.



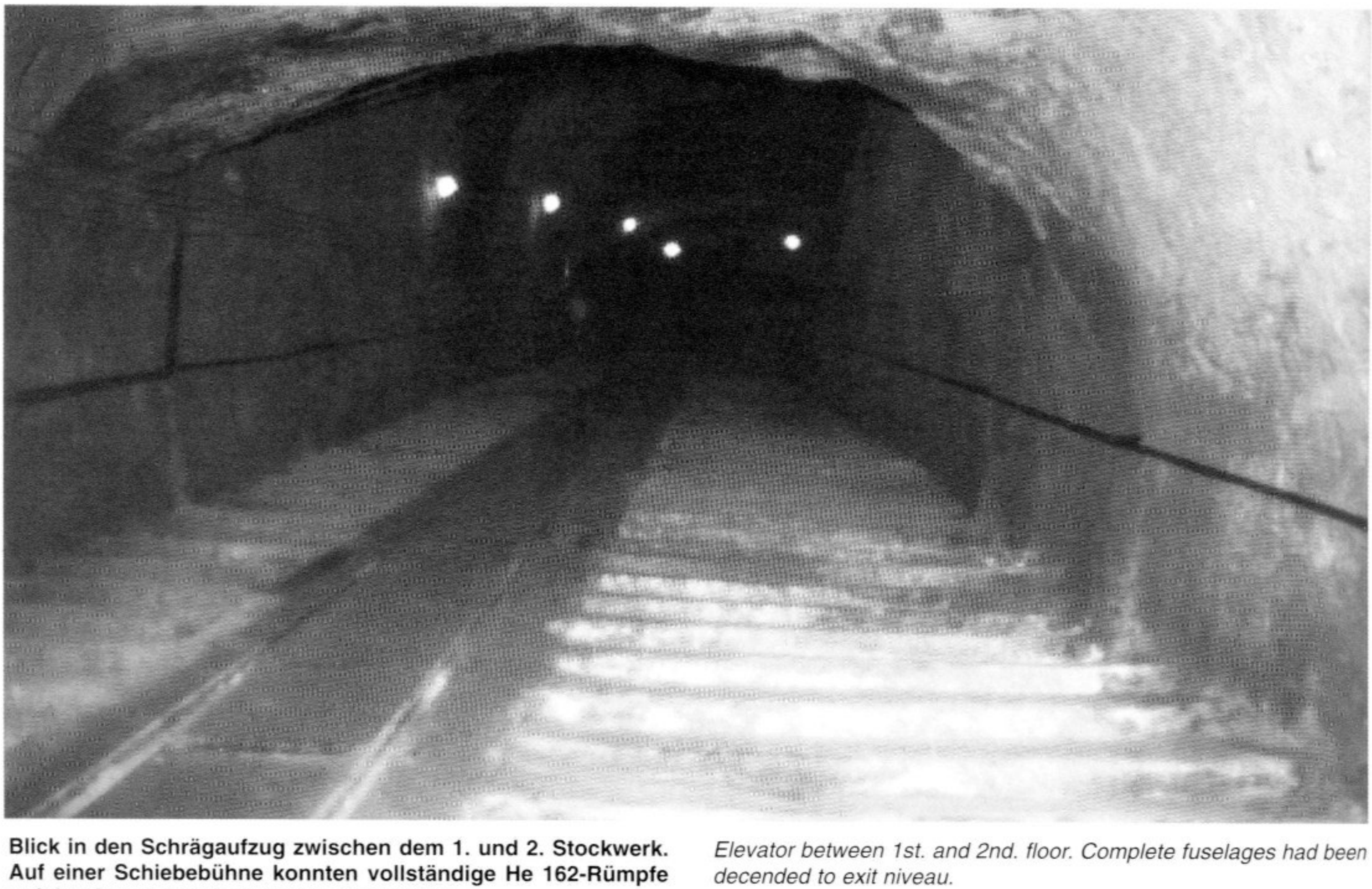
Nach Kriegsende wurde die „Seegrotte“ unter sowjetischer Aufsicht leergeräumt. Die Masse der dort vorgefundenen Rümpfe und sonstigen Bauteile wurde verschrottet.

After the war the „Seegrotte“ factory was emptied by Sowjet troops. Most of the found fuselages and parts were scrapped.



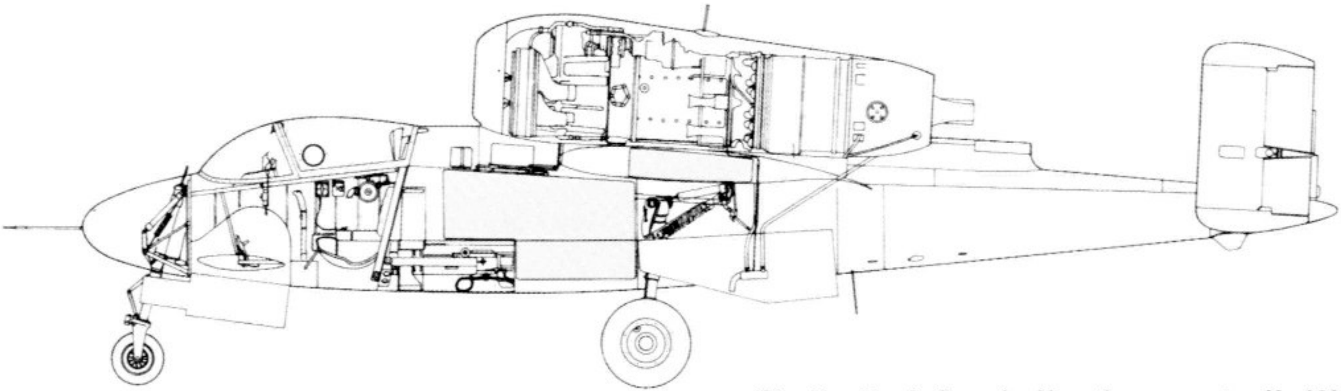
Eingang in die unterirdische Produktionsstätte in Mödling bei Wien. Die „Seegrotte“ kann heute besucht werden und gibt einen guten Eindruck von der Weiträumigkeit der in zwei Stockwerken durchgeführten He 162-Produktion.

Tunnel entrance of the production facility Mödling/Vienna. The „Seegrotte“ factory can be visited today. It gives an interesting impression of the two floor production in an endless system of tunnels.

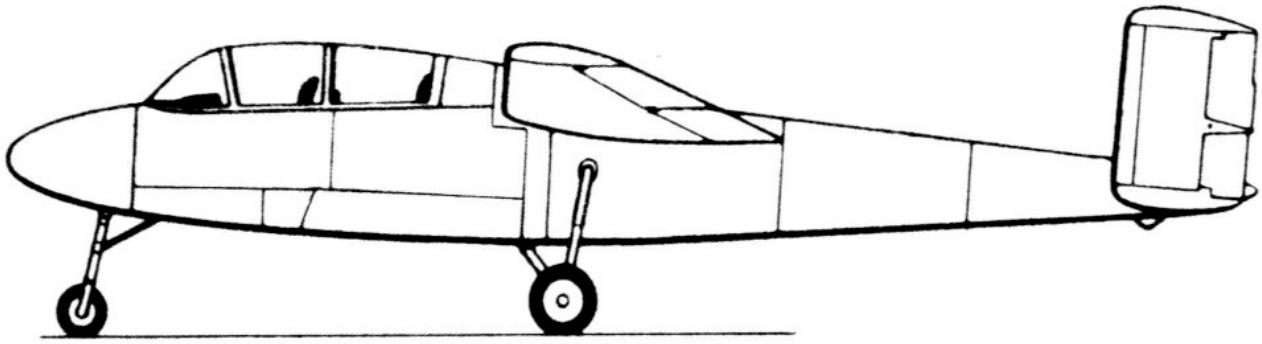


Blick in den Schrägaufzug zwischen dem 1. und 2. Stockwerk. Auf einer Schiebebühne konnten vollständige He 162-Rümpfe auf das Ausgangsniveau gebracht werden.

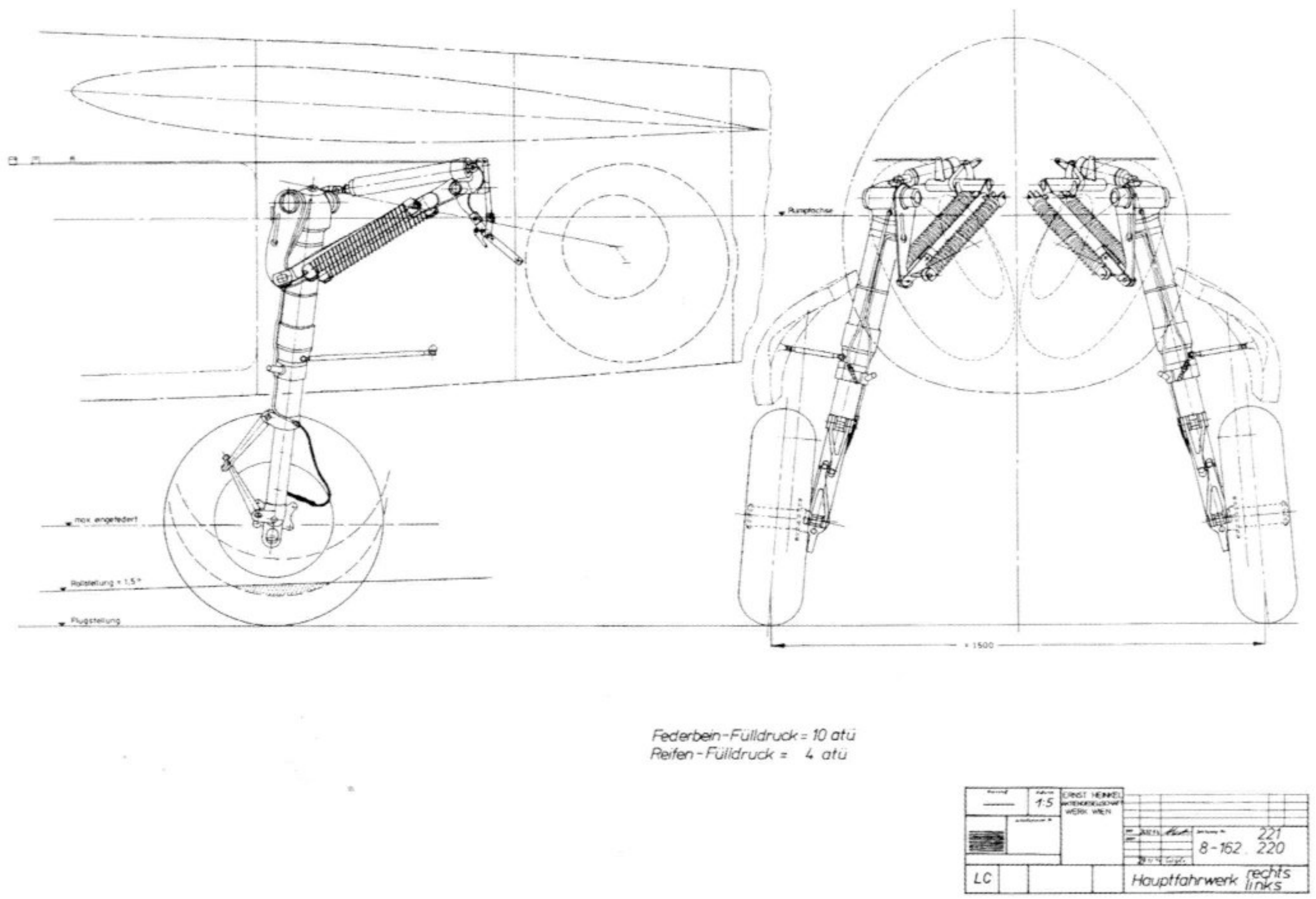
Elevator between 1st. and 2nd. floor. Complete fuselages had been decended to exit niveau.

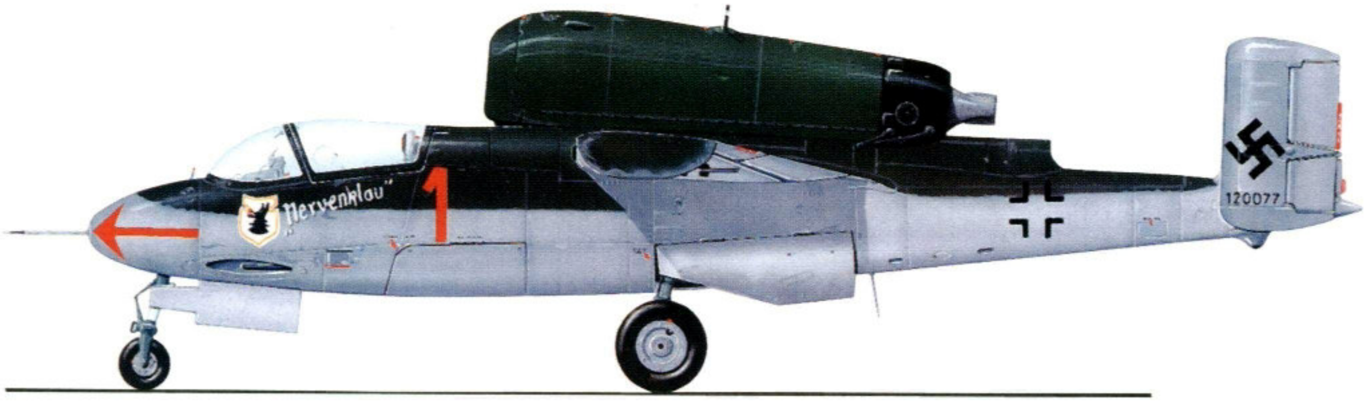


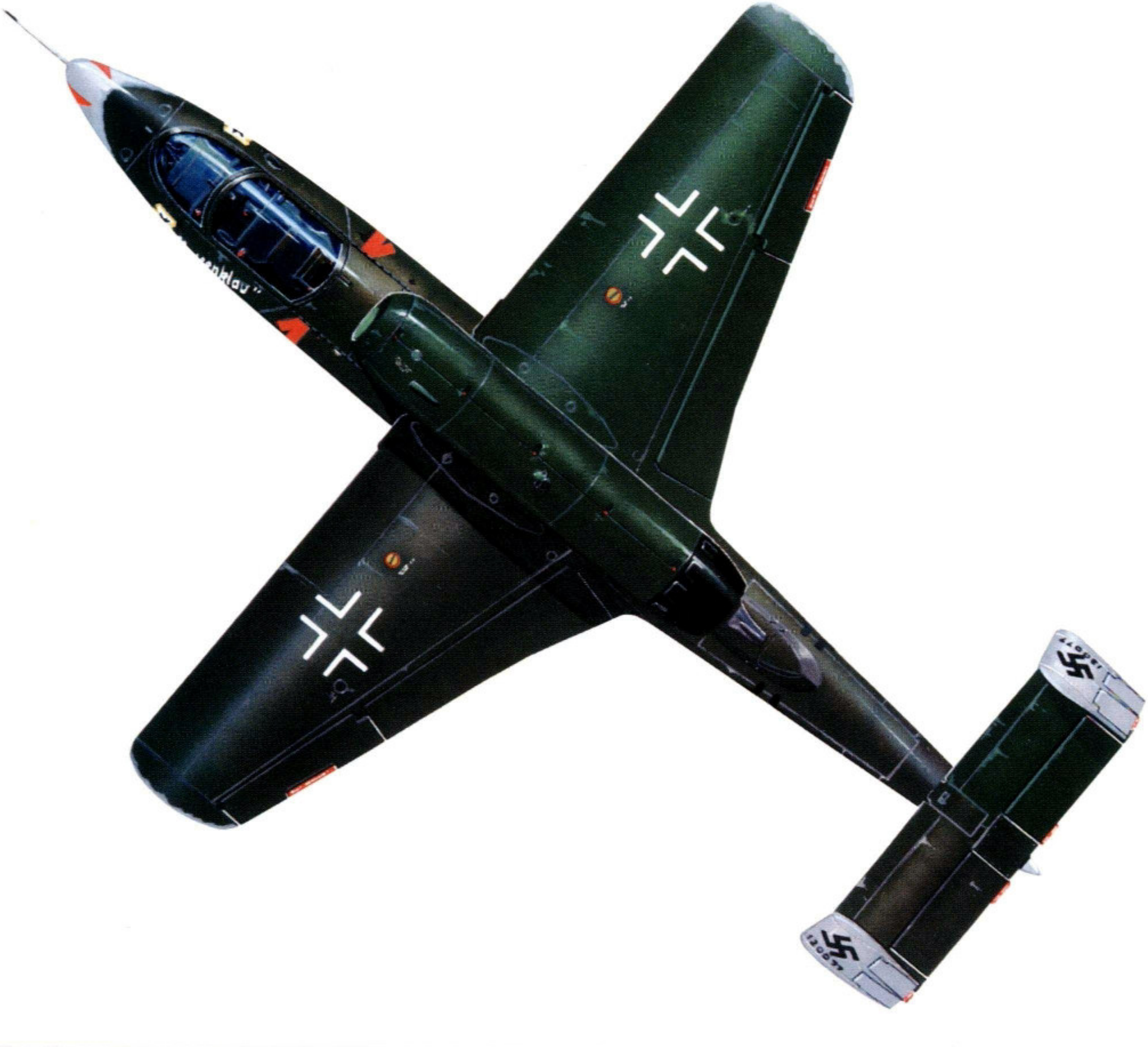
Struktureller Aufbau der Hauptkomponenten He 162 A-2



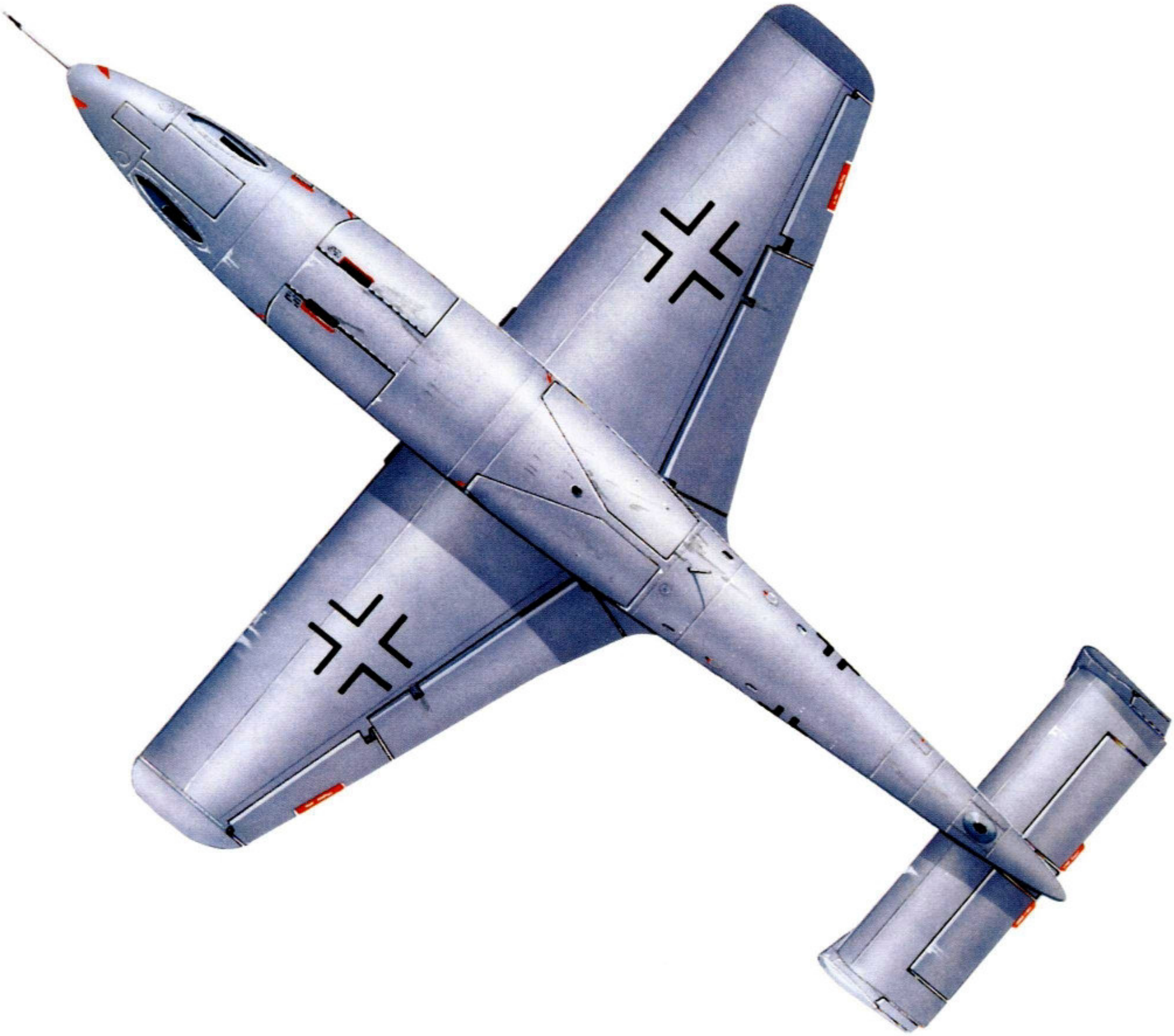
Seitenansicht He 162 S


Pumpachse
max. eingefedert
Rollstellung ≈ 1,5°
Flugstellung
≈ 1500
Federbein-Fülldruck = 10 atü
Reifen-Fülldruck = 4 atü
1:5
ERNST HEINKEL AKTIENGESELLSCHAFT WERK WIEN
221
8-162. 220
LC
Hauptfahrwerk rechts links

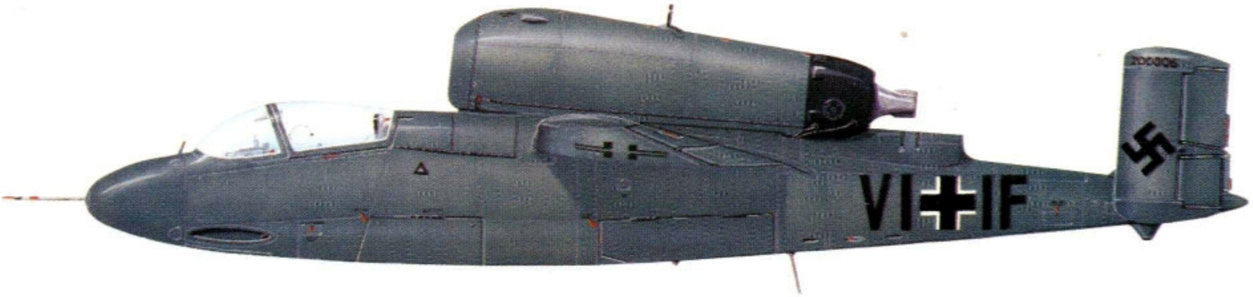

„Nervenklau"
1
120077


„Nervenklau"

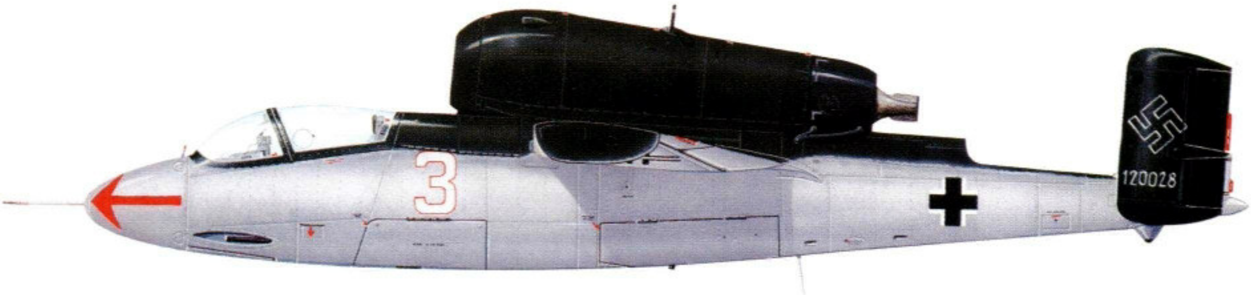
Dreiseitenansicht: He 162A-2, Werknr. 120077, rote 1 „Nervenklau“, 2./JG 1. Mai 1945



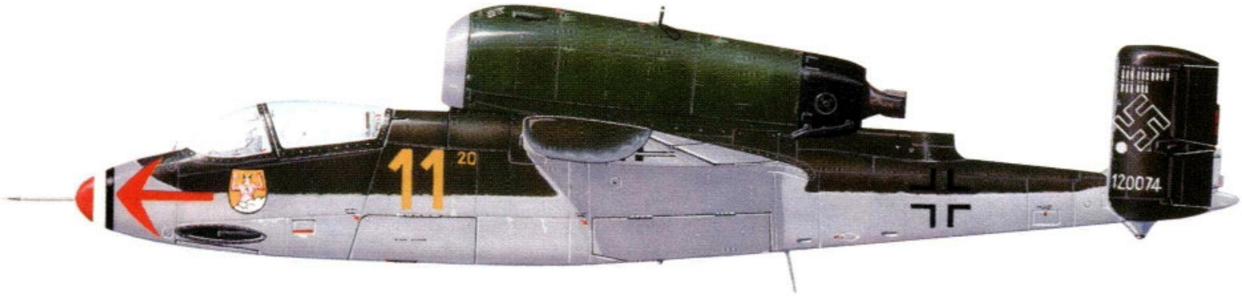
Zeichnungen: Manfred Meyer



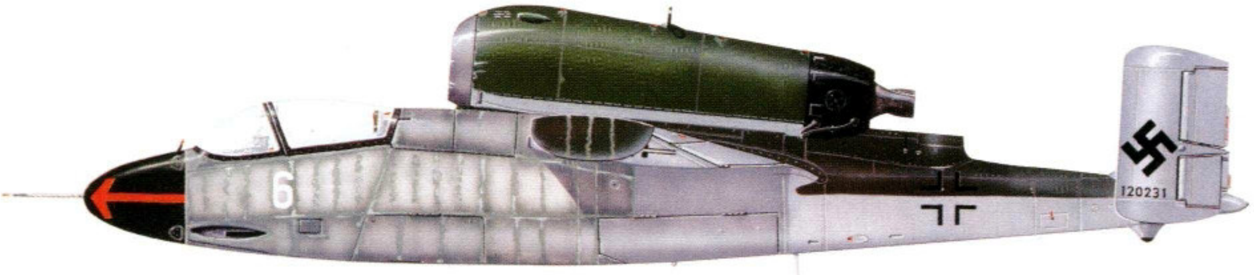
He 162A-1/M 6, Werknr. 200006, VI+IF, Erstflug 23. Januar 1945, abgestürzt am 4. Februar durch verklemmtes Ruder



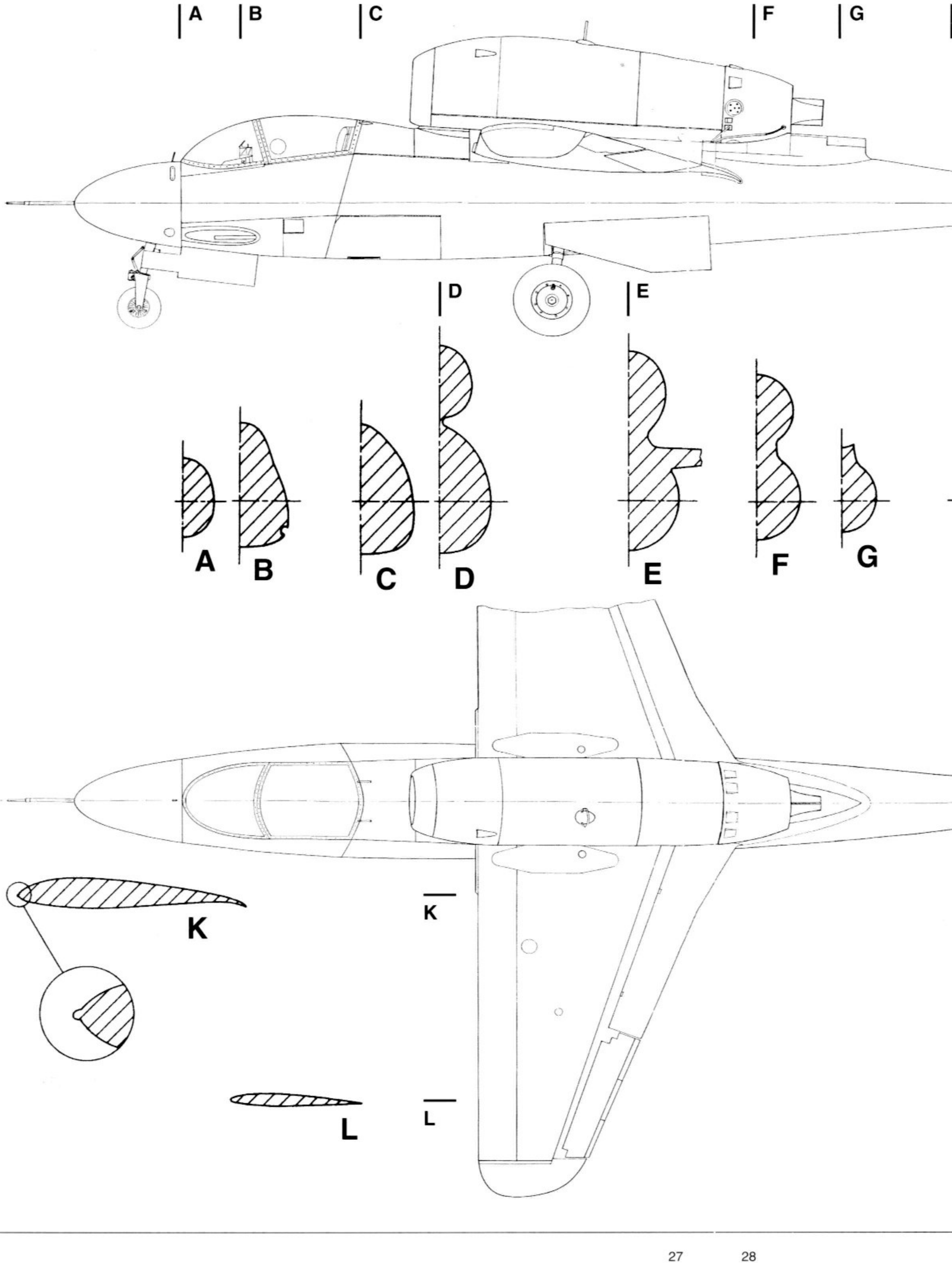
He 162A-2, Werknr. 120028, weiße 3, I./JG1, Mai 1945, alte Farbe Grün 83 und alte Form des Kreuzes



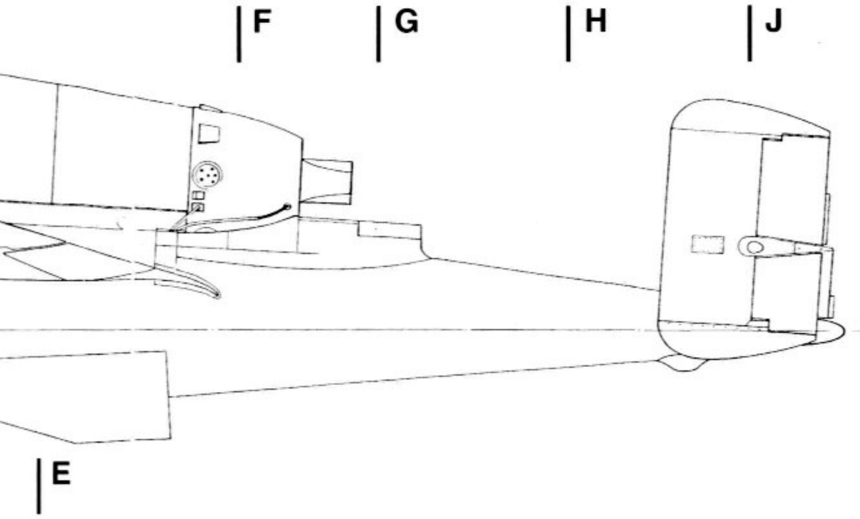
He 162A-2, Werknr. 120074, gelbe 11, Maschine des Staffelkapitäns Oblt. Emil Demuth 3./JG 1, Mai 1945, Bugfarben Schwarz/Weiß/Rot weisen auf den Träger des Deutschen Kreuzes in Gold hin (die 16 am Leitwerk markierten Siege hatte er aber auf anderen Typen erzielt).

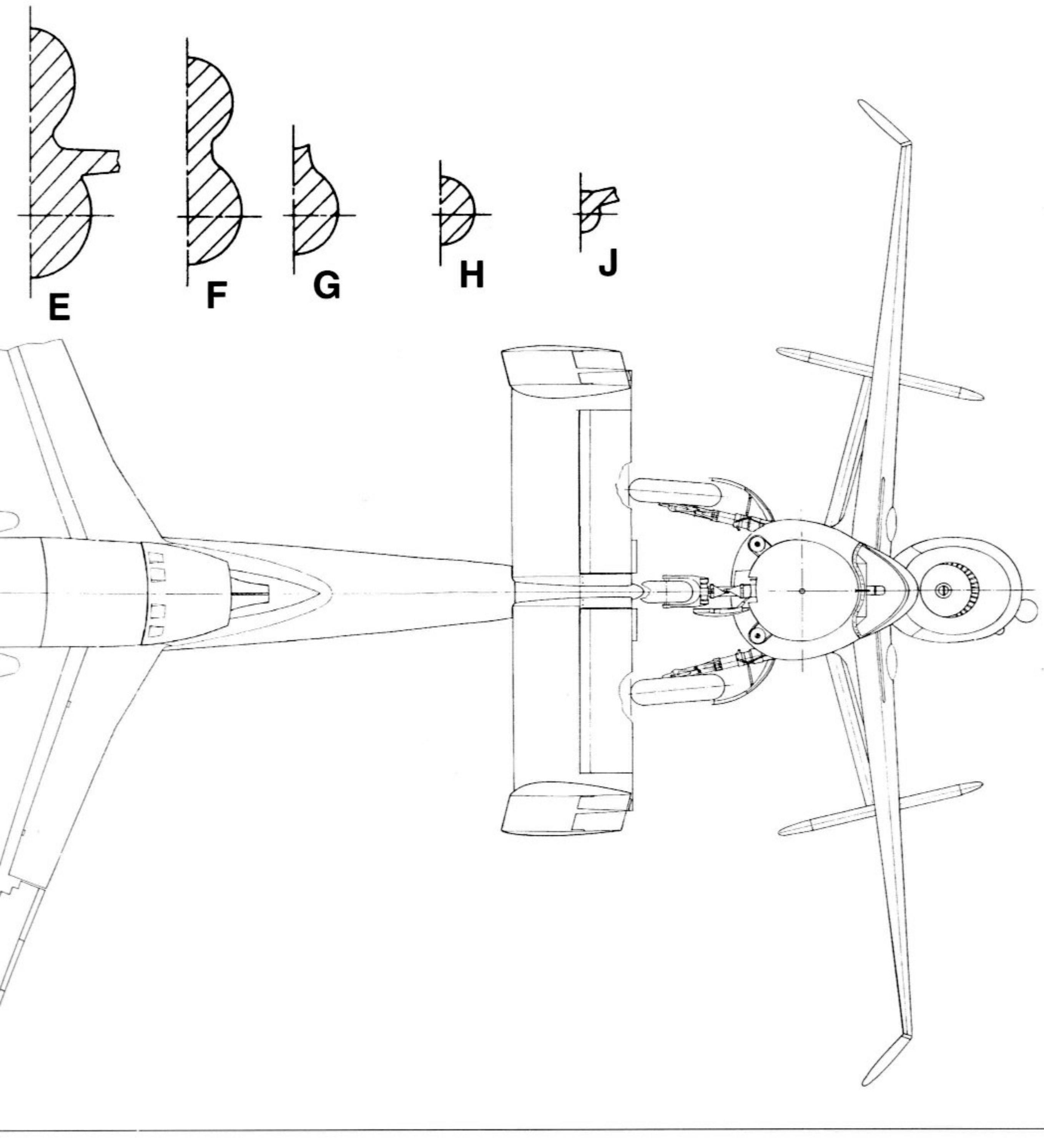


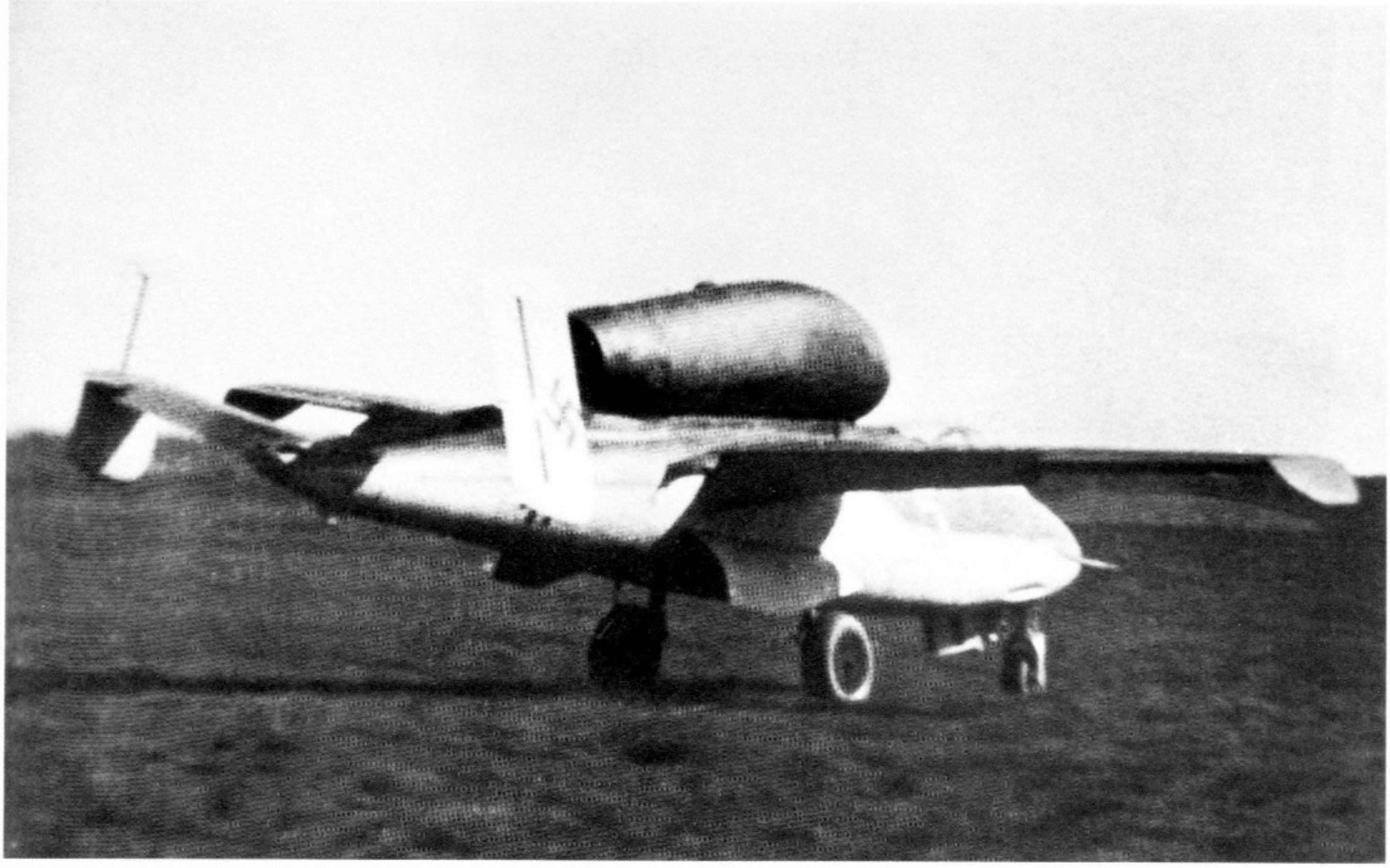
He 162A-2, Werknr. 120231, weiße 6, 1./JG 1, der Vorderrumpf ist unbemalt und nur mit Füller verspachtelt.


A
B
C
F
G
D
E
A
B
C
D
E
F
G
K
K
L
L

He 162 A-2

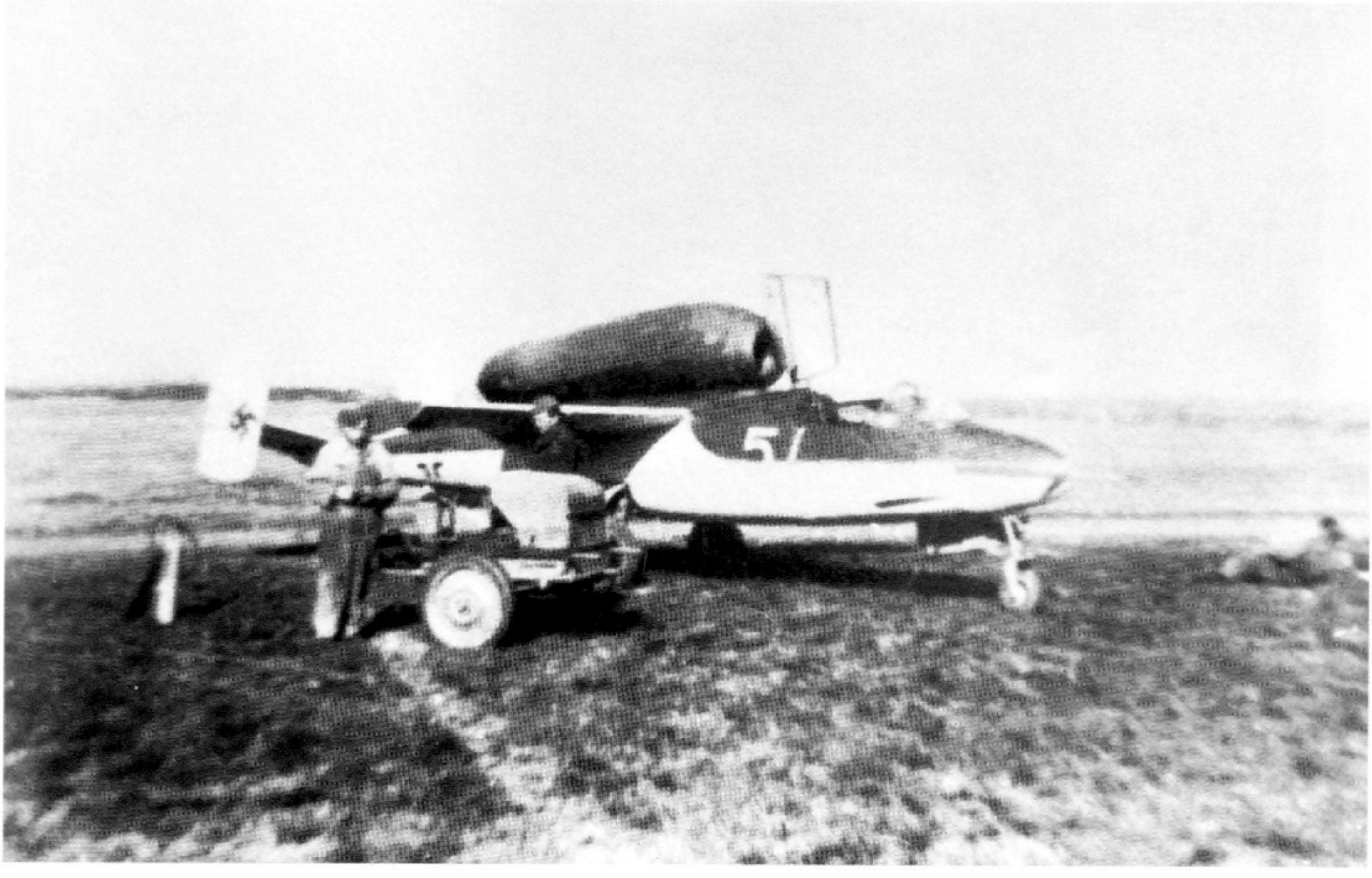






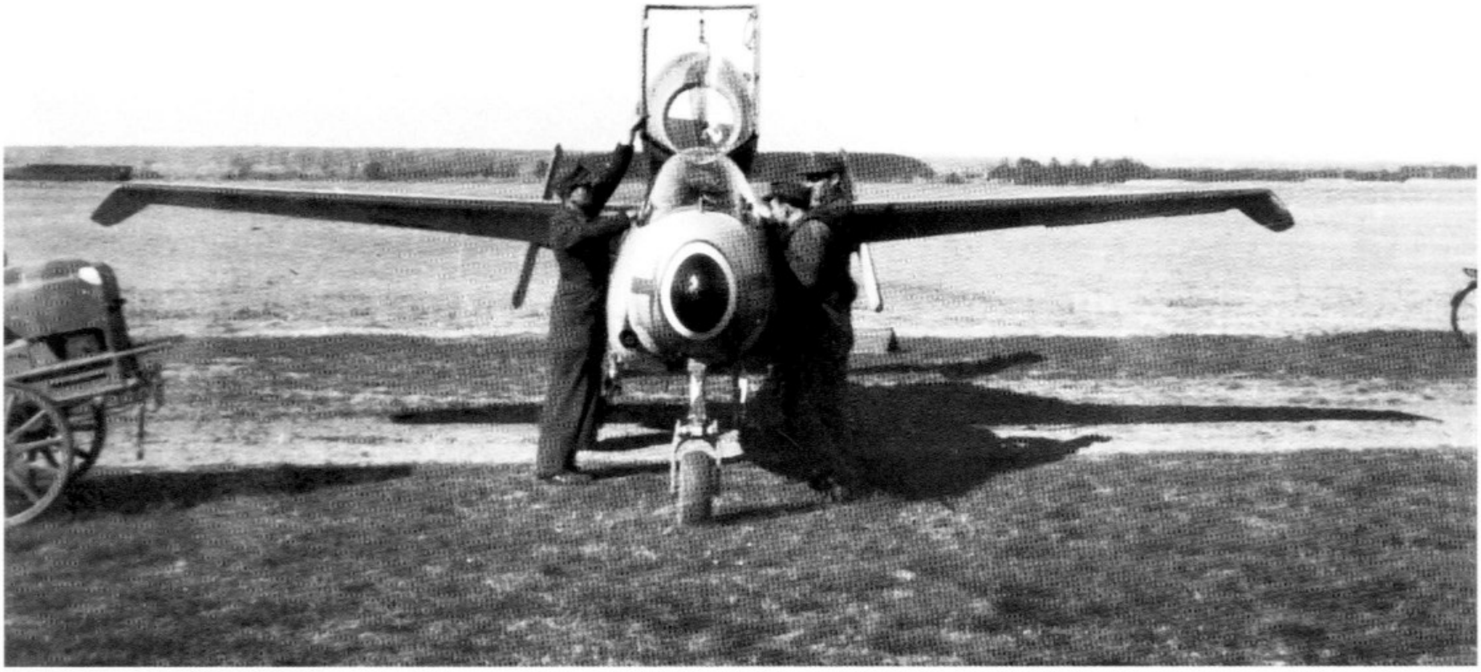
Eine während des Einsatzbetriebes im April 1945 entstandene Aufnahme zeigt die „Weiße 5“, mit der Fw Enderle am 13.03.1945 tödlich abstürzte.

Flying operations with „White 5“ of Fw. Enderle. The photo was taken in 1945. Fw. Enderle fataly crashed with this aircraft on 13th. March 1945.



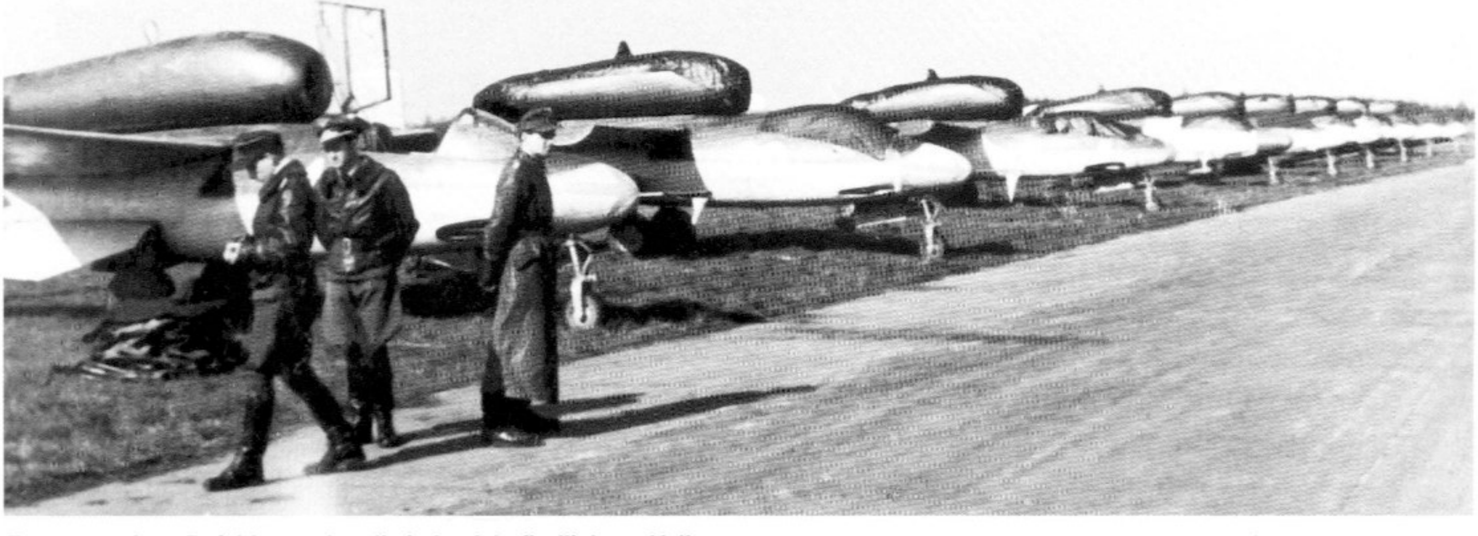
Wartungsarbeiten bei der He 162 A-1 der I./JG 1 „Oesau“ auf einem Platz in Norddeutschland.

Maintenance work on an He 162 A-1 of I./JG 1 „Oesau“ on an Northern airfield.



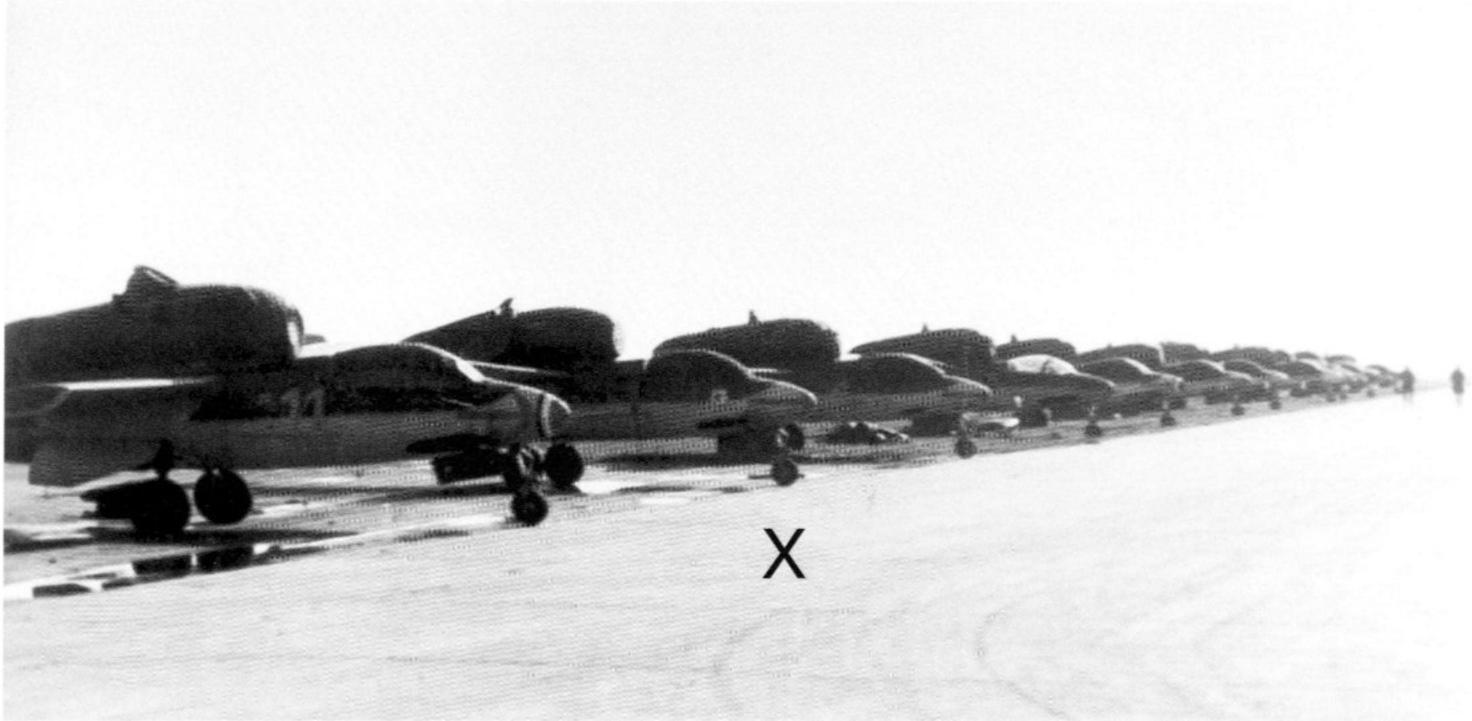
Als einziges Jagdgeschwader der deutschen Luftwaffe wurde das JG 1 mit dem „Volksjäger“ ausgerüstet. Insgesamt kamen gut 50 He 162 A-1 und A-2 zur Auslieferung an Frontverbände und die E-Stelle Rechlin.

The only fighter wing equipped with the Heinkel He 162 was JG 1. A total of about 50 He 162 A-1 and A-2´s was delivered to operational units and the test center Rechlin.



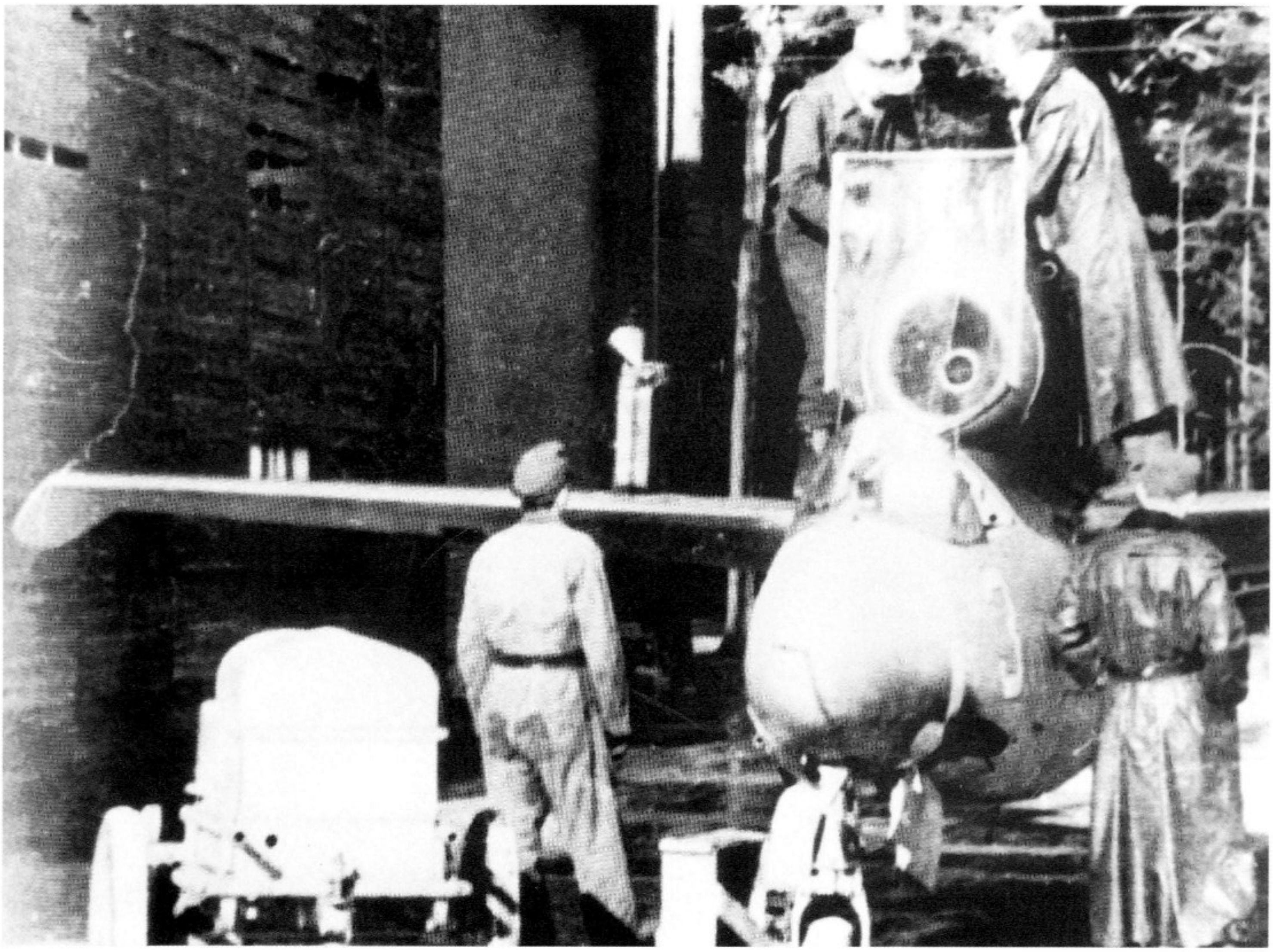
Entgegen eines Befehls wurden die in Leck befindlichen „Volksjäger“ nicht gesprengt, sondern zumeist unversehrt den kurz vor Kriegsende eintreffenden britischen Truppen übergeben.

Despite a clear military order the He 162´s at Leck were not destroyed by Luftwaffe personal but handed over to British troops prior war´s end.



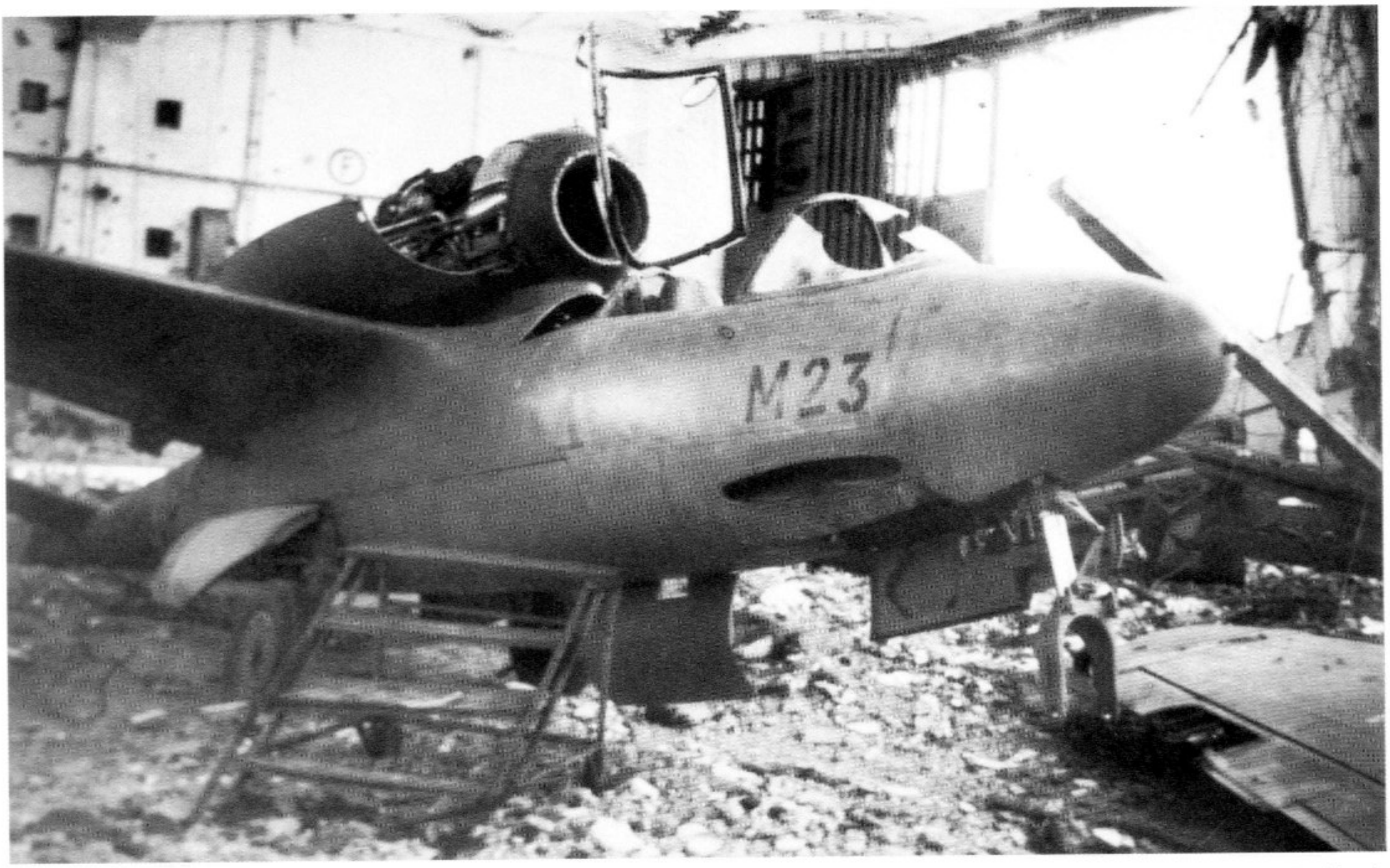
Ein weiterer Blick auf die He 162 A der I./JG 1 in Leck. Die mit einem Kreuz gekennzeichnete Maschine wurde von Lt. Gerhard Hanf geflogen.

Another view on the Leck He 162´s. The cross indicates the aircraft of Lt. Gerhard Hanf.



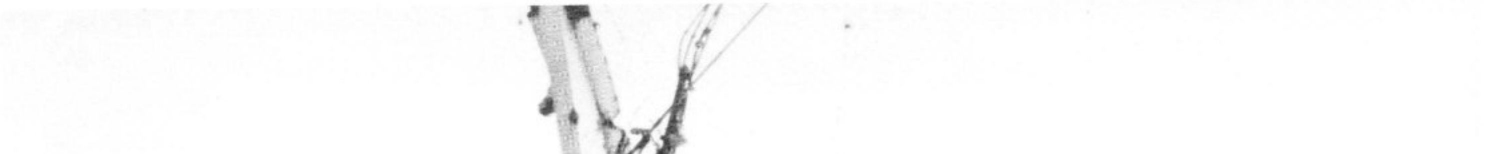
Arbeiten an der „Weißen 3“ , einer He 162 A-2. Die Maschine wurde am 15.03.1945 nach kleineren Arbeiten an der Triewerksanlage wieder einsatzklar.

Maintenance work on the „White 3“ an He 162 A-2. The aircraft was back on the line on 15th. March 1945.



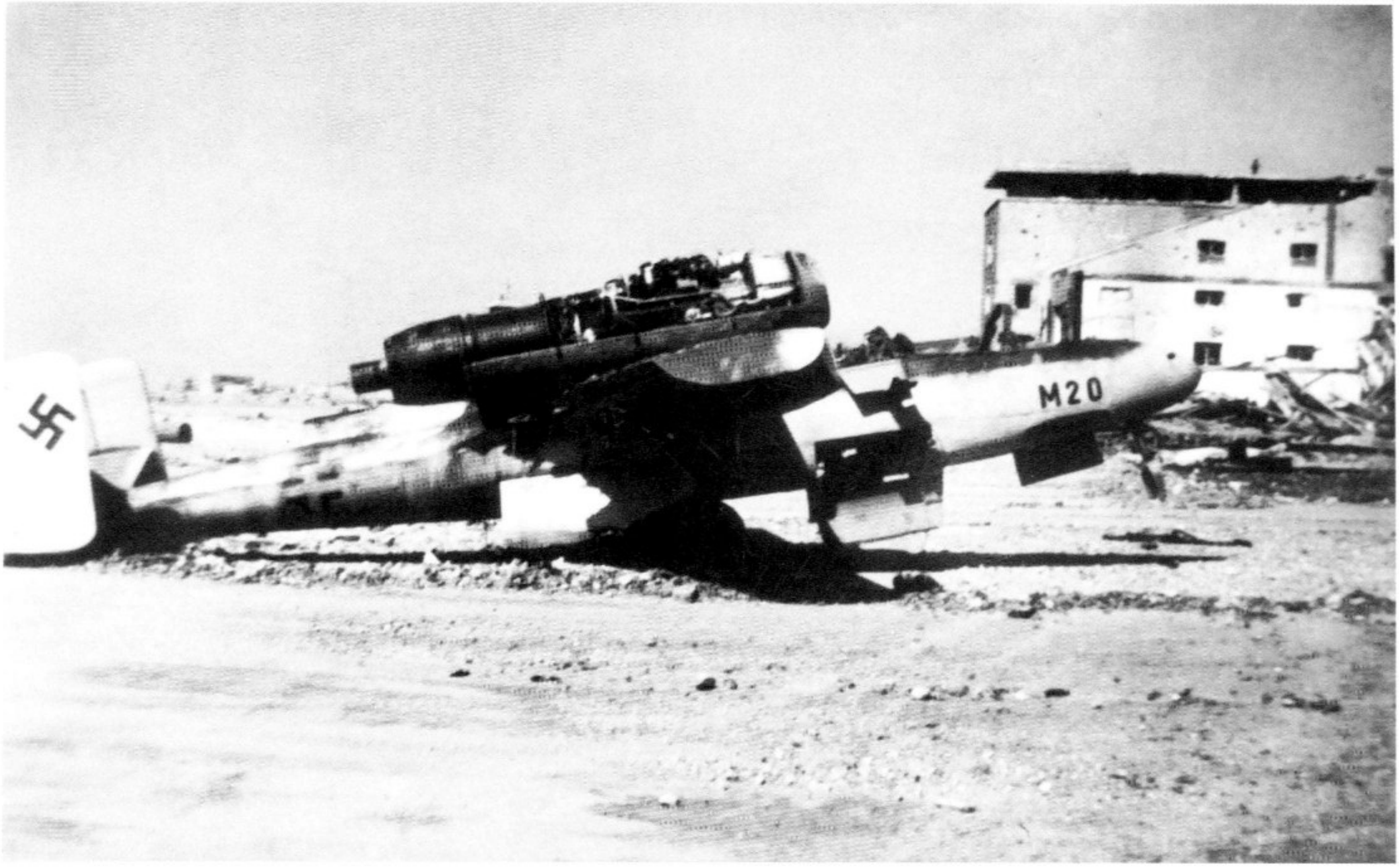
Die He 162 wurde am 19.03.1945 von Gerhard Gleuwitz eingeflogen und stand am 01.05.1945 in einer Halle auf dem Flugplatz München-Riem.

Heinkel He 162 M23 was flown into Munich/Riem on 19th. March 1945 by Gerhard Gleuwitz. Here we can see the aircraft in a hangar at Riem on 1st. May 1945.



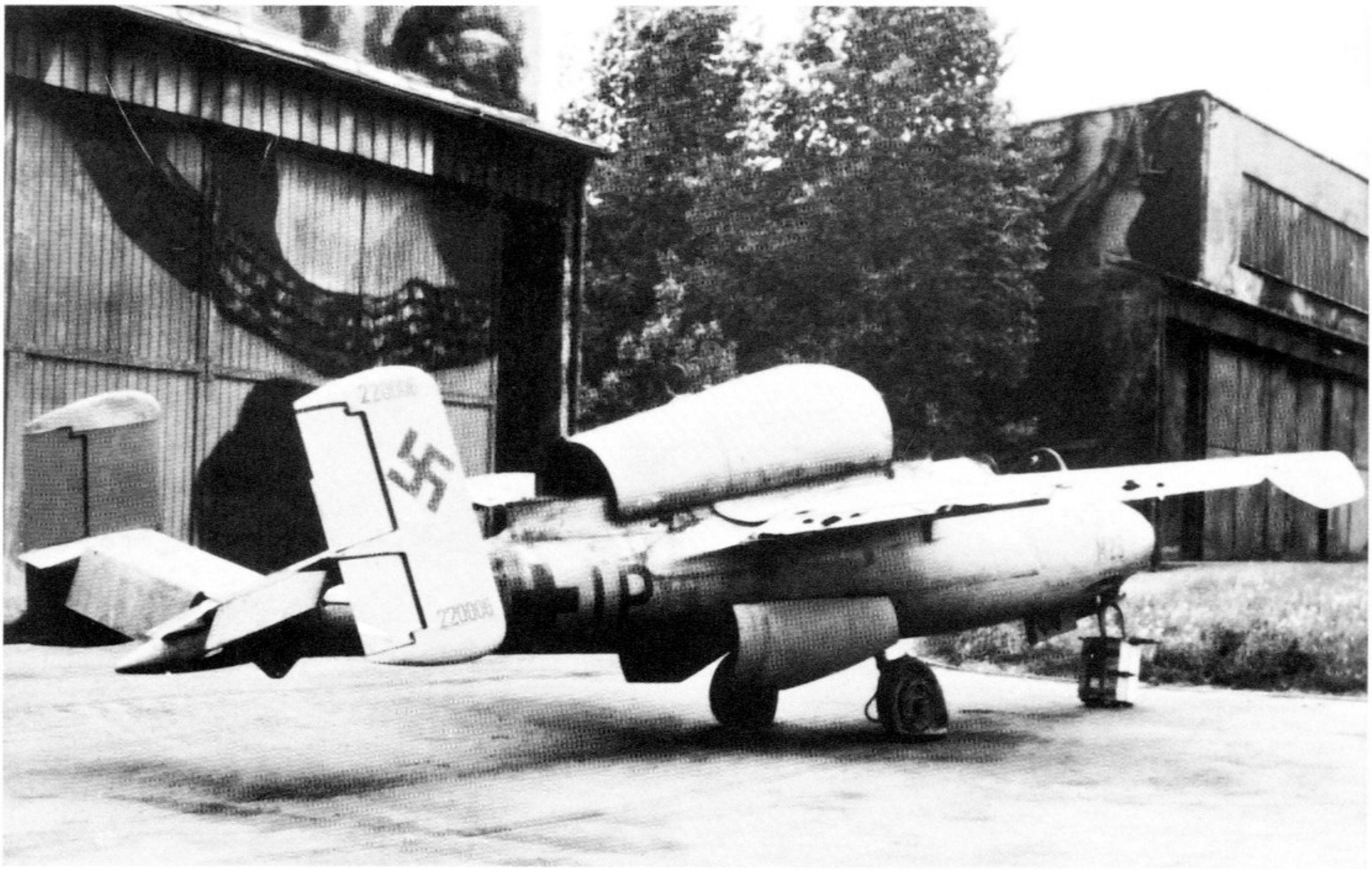
Die He 162 M20 zusammen mit der M23 in München-Riem. Beide Maschinen wiesen erhebliche Beschädigungen auf.

Also He 162 M20 was found at Riem here together with M23. Both aircraft were severely damaged.



Seitenansicht der am 24.02.1945 durch einen Bruch beschädigten He 162 M20, die im April 1945 in München-Riem von amerikanischen Truppen erbeutet wurde.

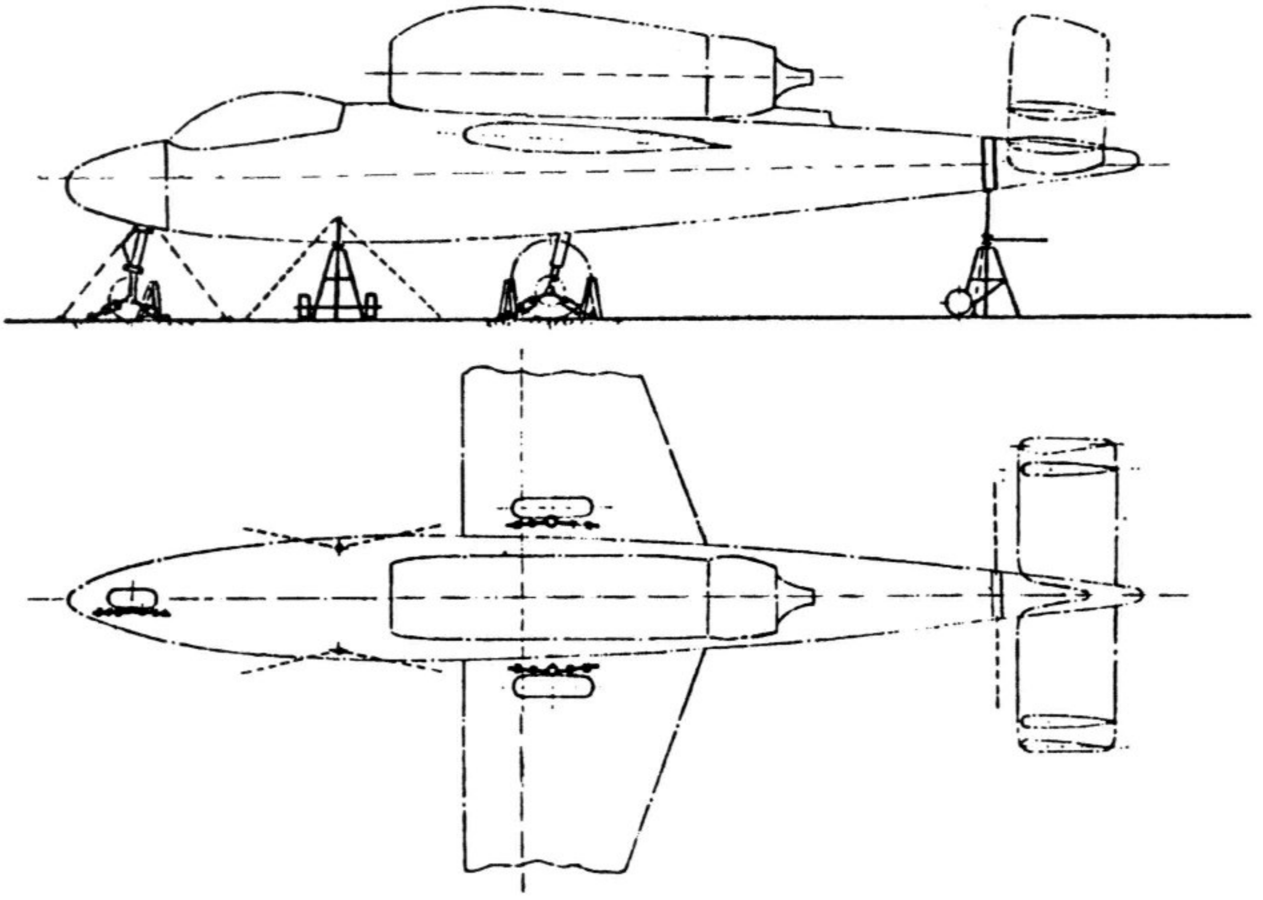
Side view of M20 damaged on a crash landing on 24th. February 1945. All He 162´s were found by American troops in 1945 at Munich/Riem.



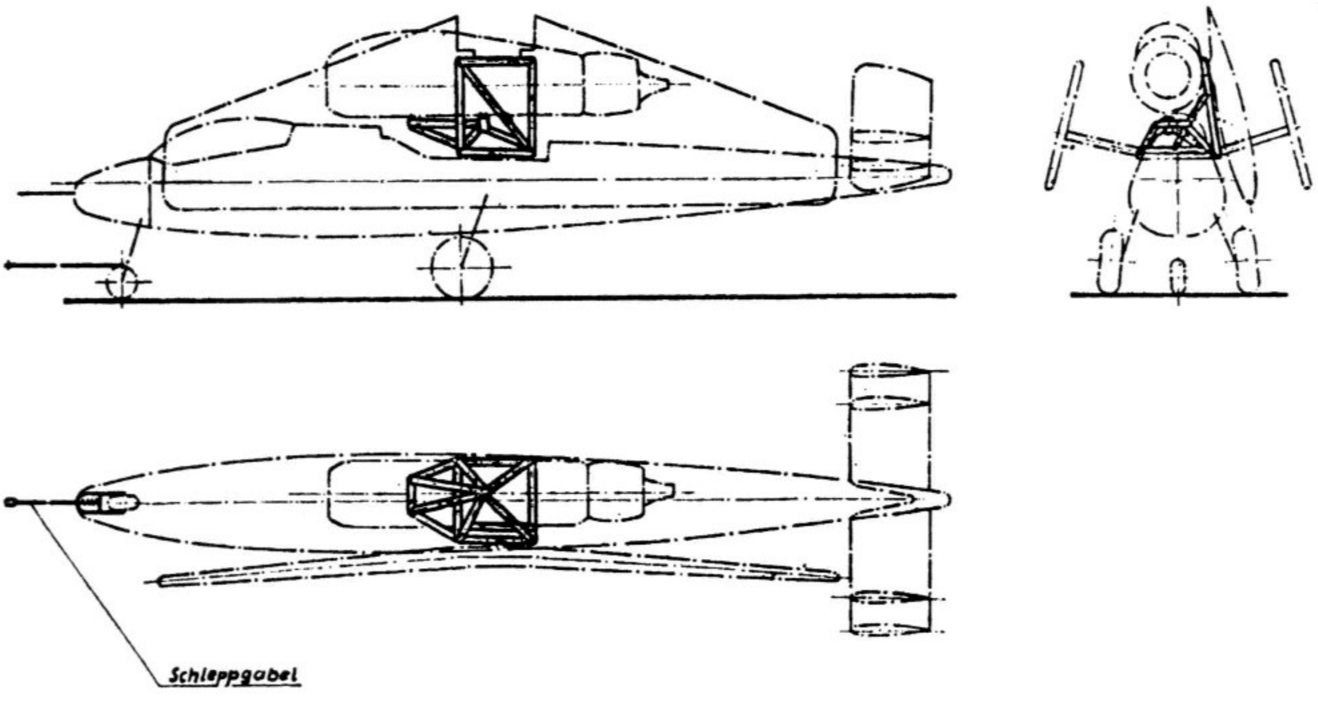
Die He 162 M23 VI+IP wurde zu Untersuchungszwecken auf einen Abstellplatz geschleppt. Das Triebwerk wurde bereits ausgebaut.

He 162 M23 VI+IP was pulled to a seperate area. The engine is already removed.

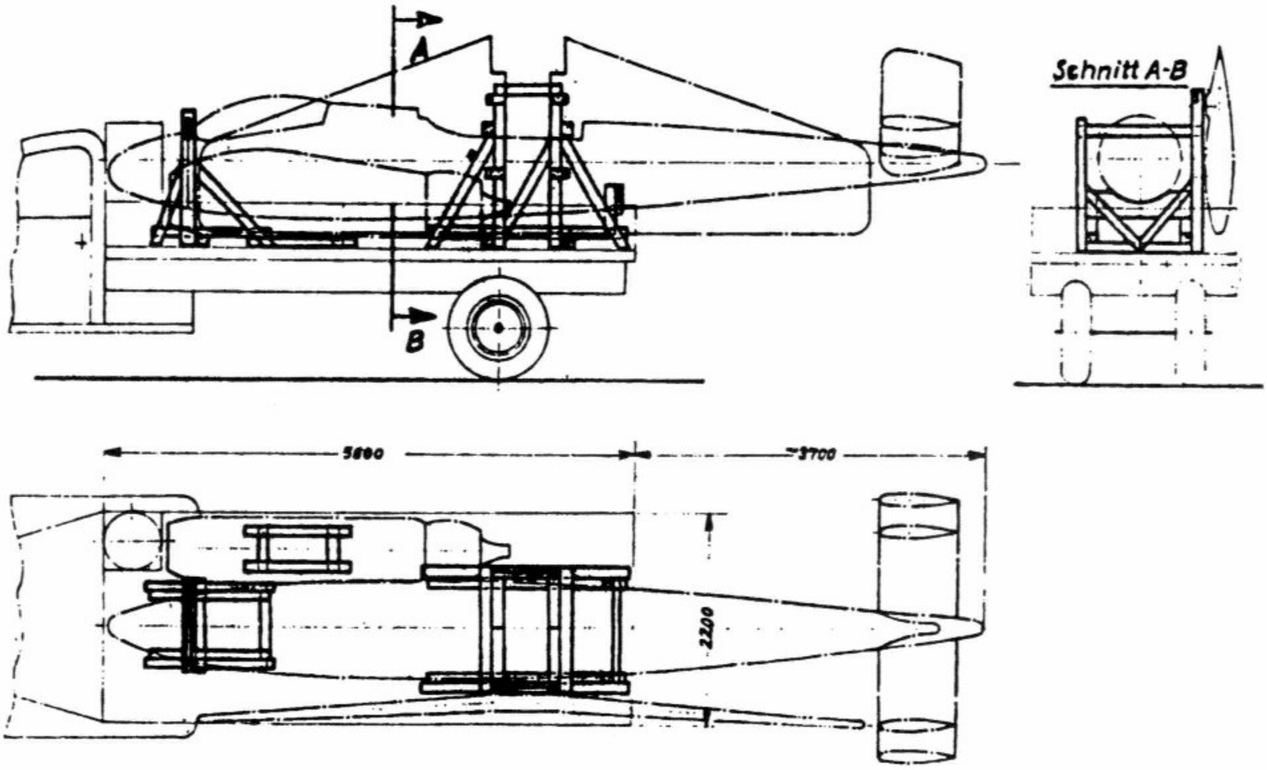
Auszug aus den technischen Anweisungen für die Verlastung und den Transport der He 162



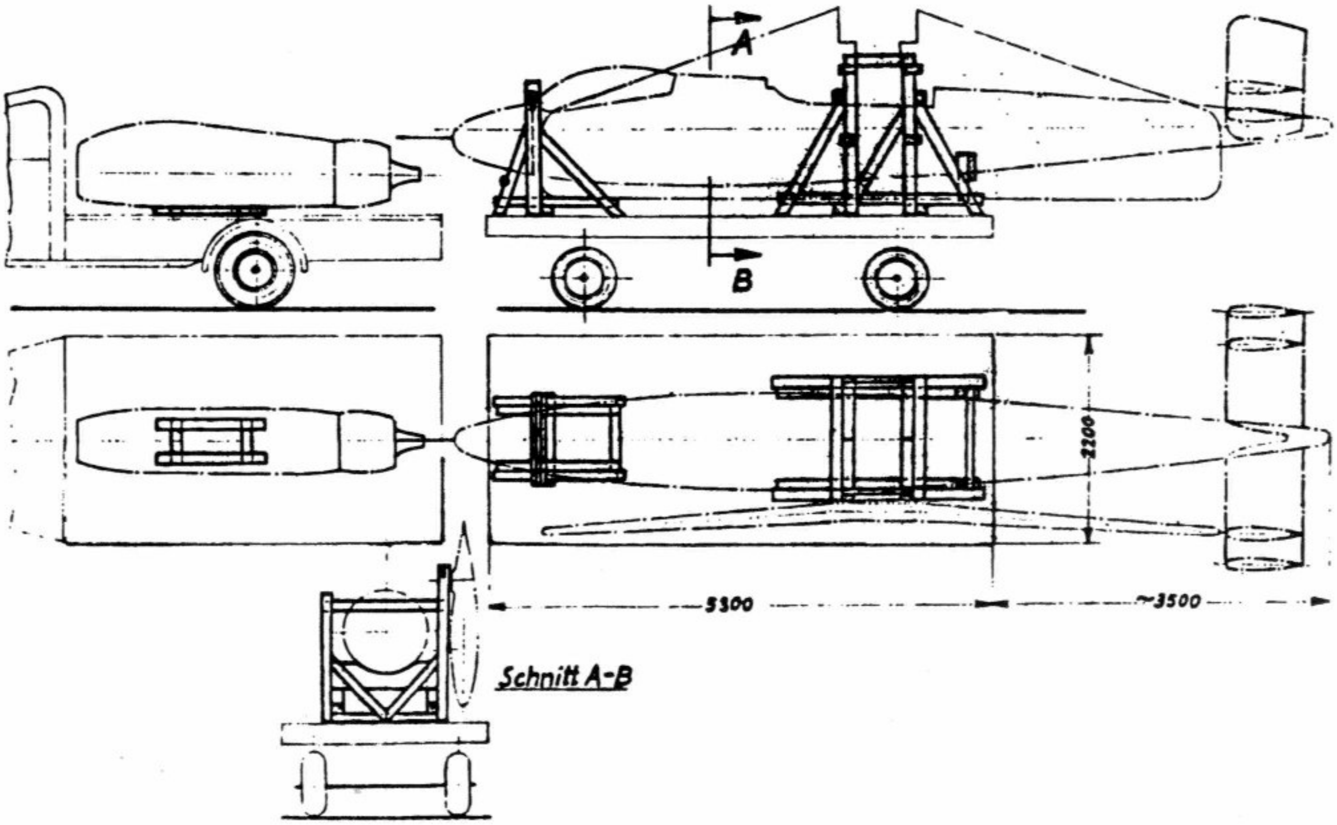
Schießstandsverzurrung der He 162, Zeichnung vom 17.12.1944



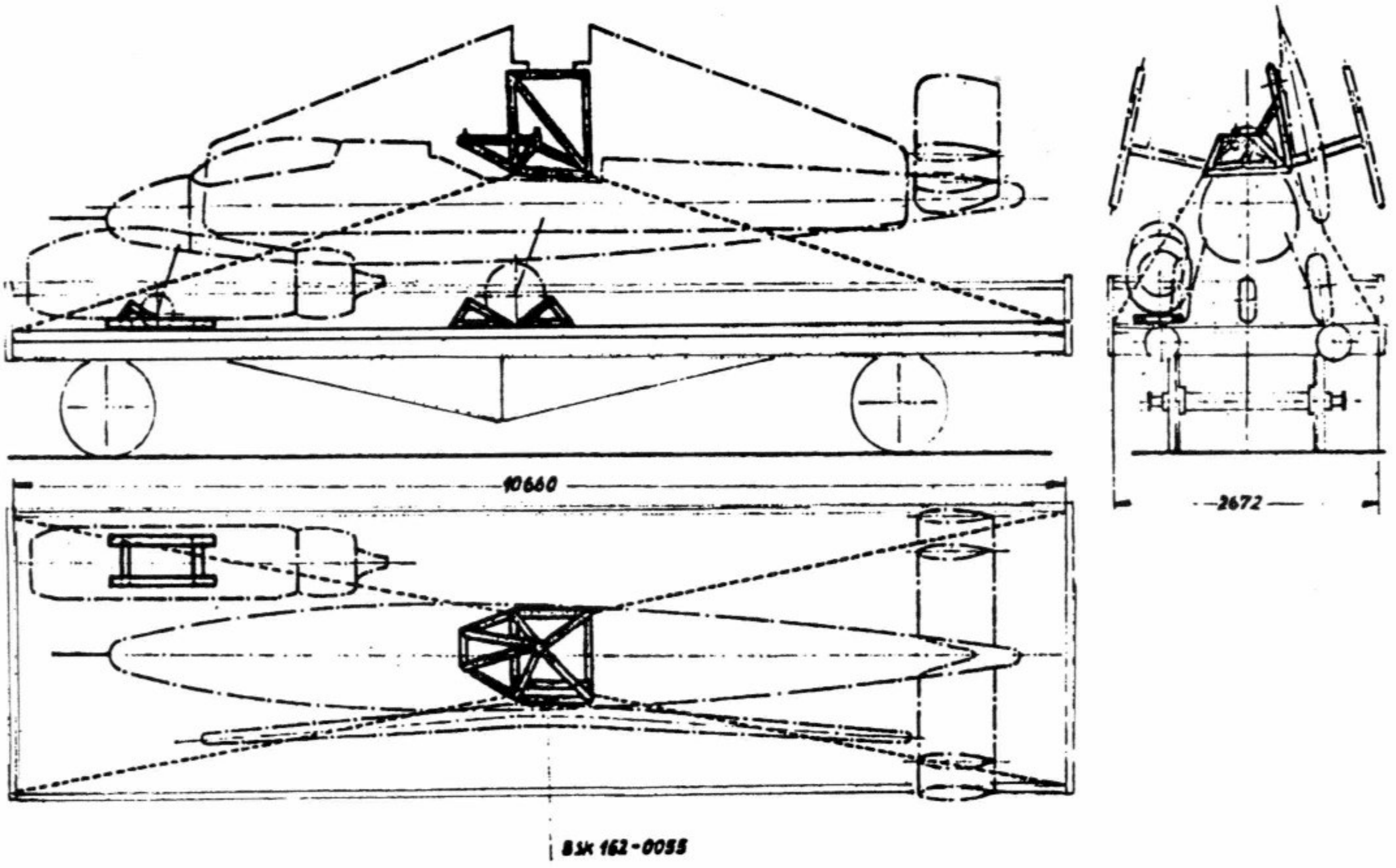
Transport einer He 162 im Schlepp eines Kraftfahrzeuges


A
B
Schnitt A-B
5800
~3700
2200

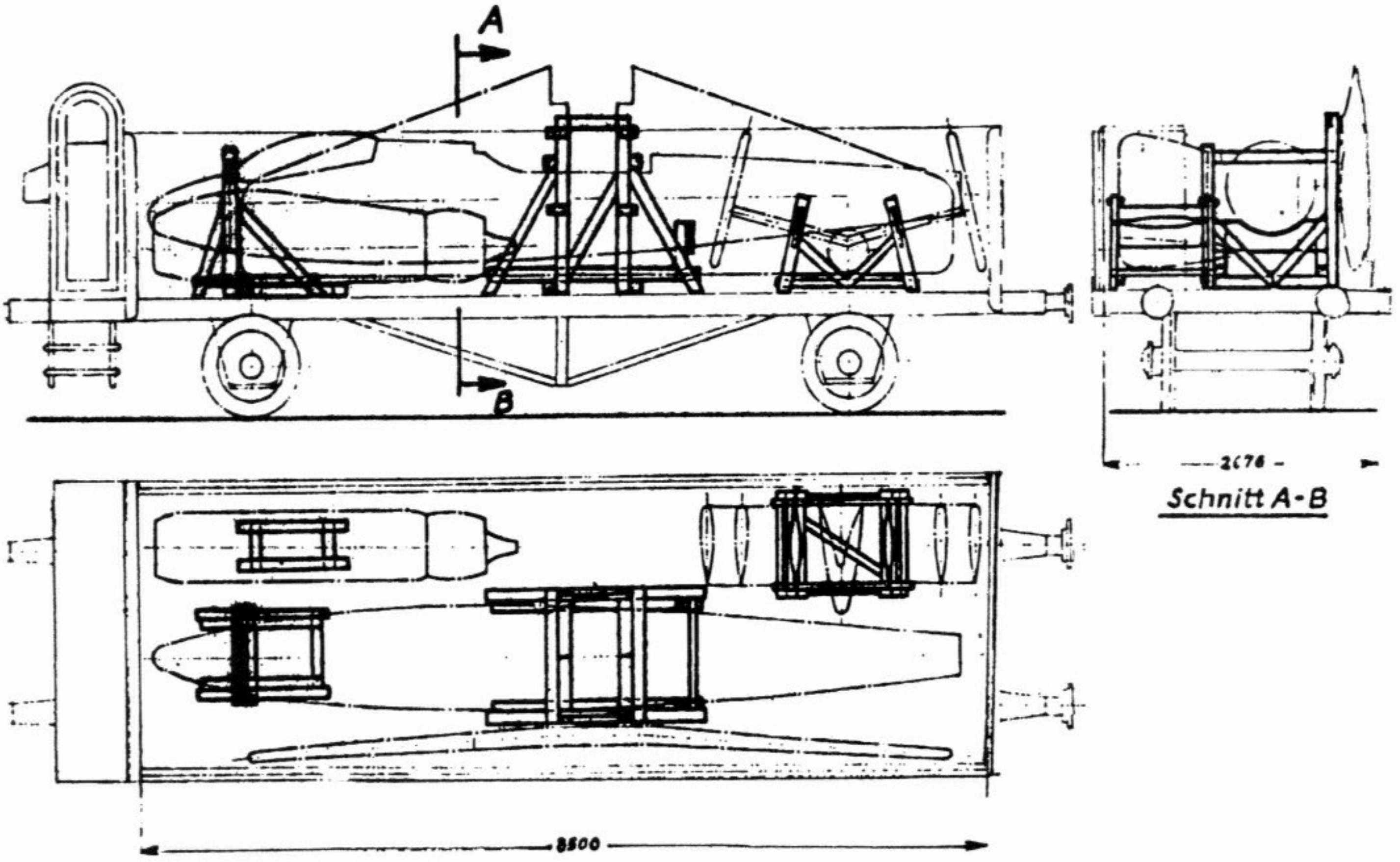
Transport einer He 162 auf einem mittleren Lastkraftwagen


A
B
2200
5300
~3500
Schnitt A-B

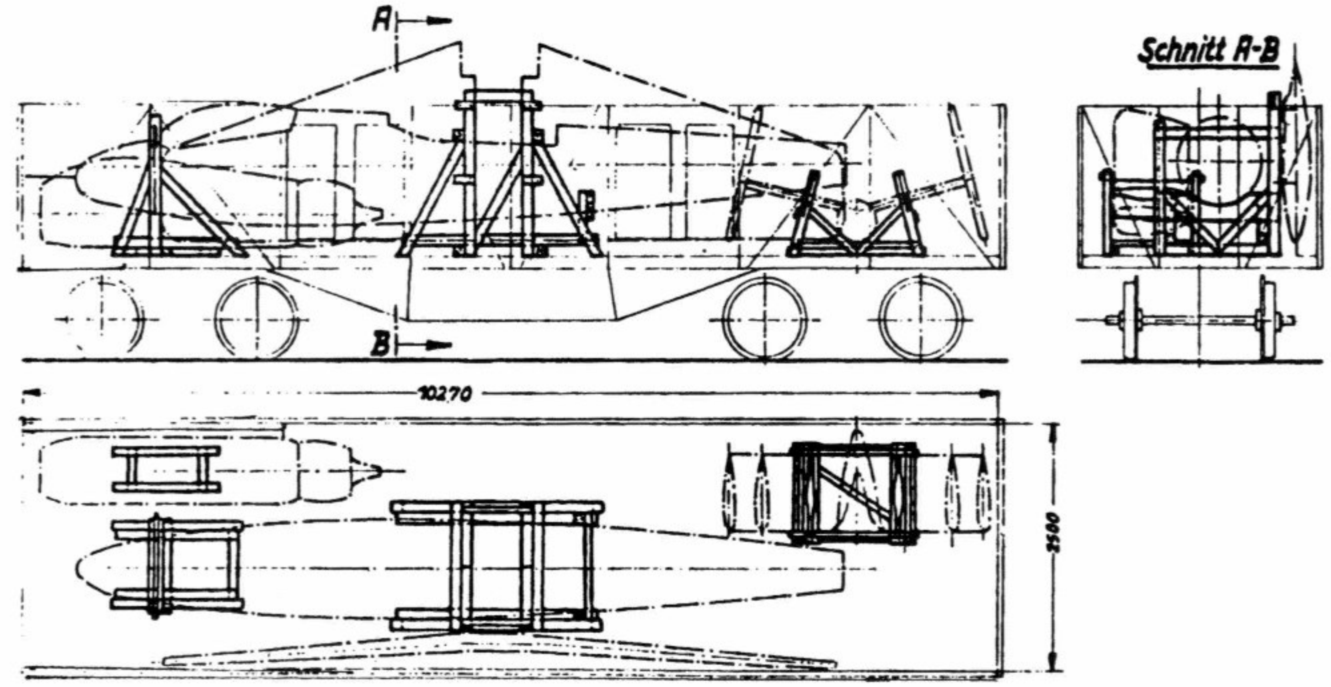
Transport des BMW -Triebwerks auf einem LKW sowie der He 162-Zelle auf einem zweiachsigen Anhänger


10660
2672
BSK 162-0055

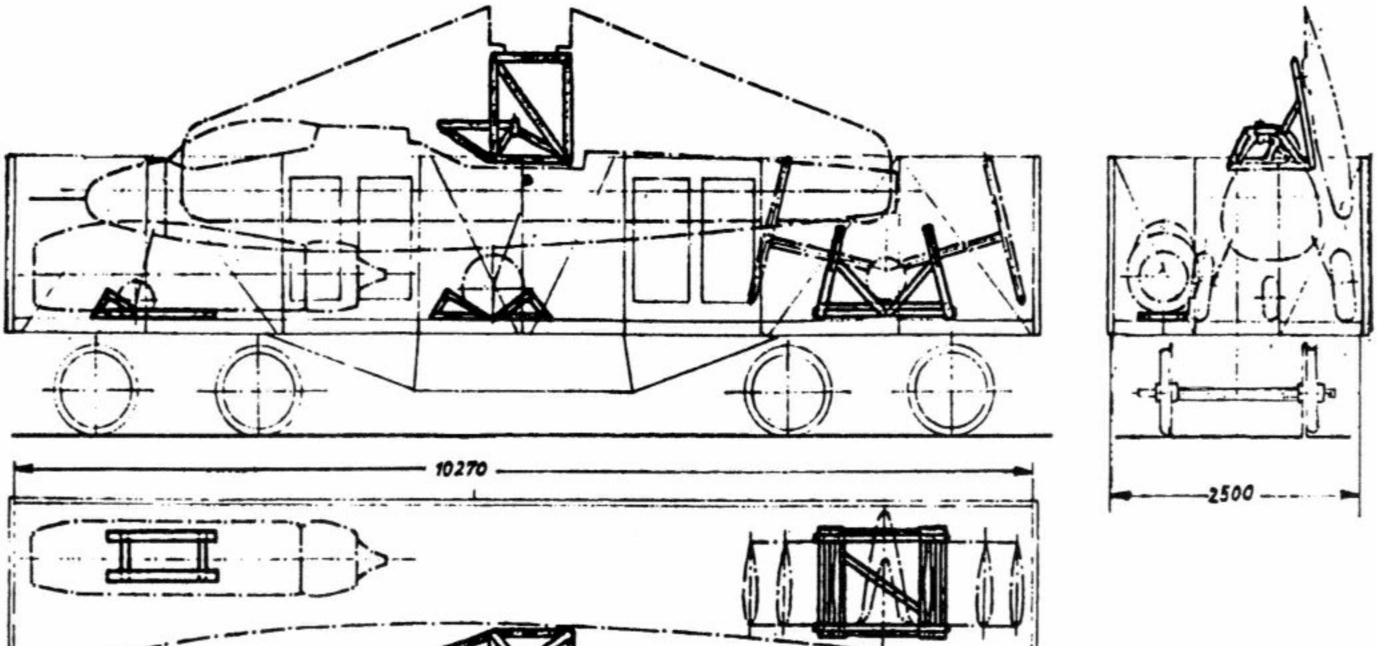
Transport einer He 162-Zelle auf einem Rungenwagen der Reichsbahn.

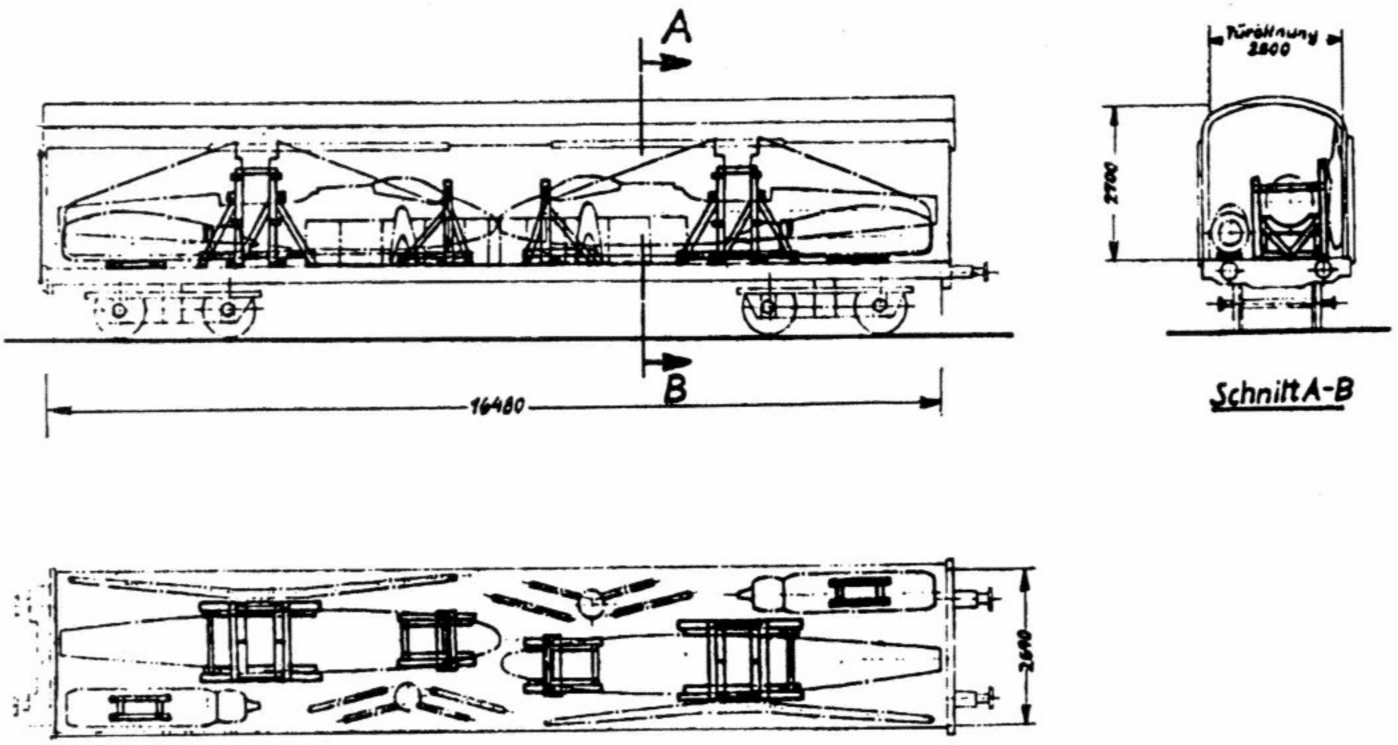

A
B
2676
Schnitt A-B
8500

Transport einer He 162-Zelle auf einem offenen Güterwagen


A
B
Schnitt A-B
10270
2500

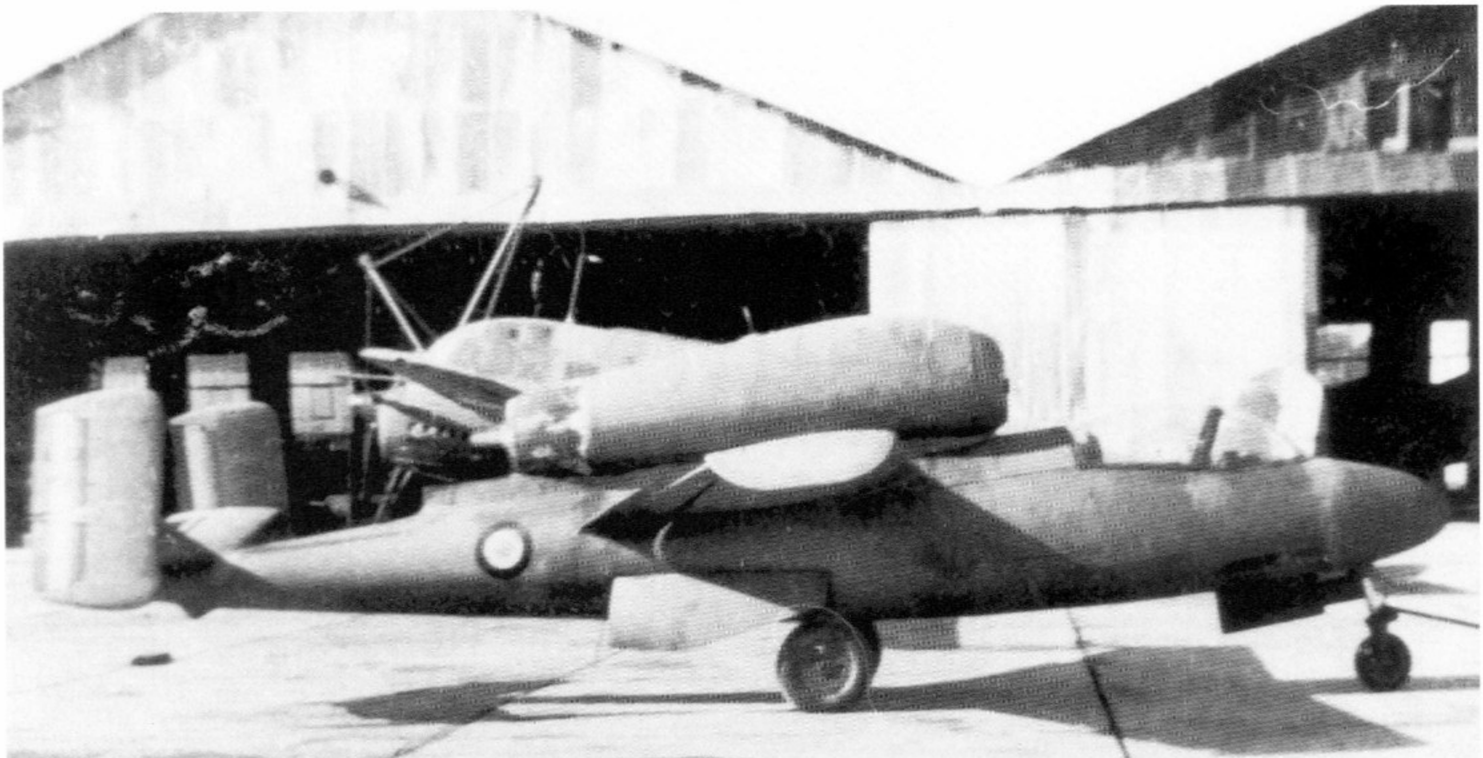
Zeichnung oben u. unten:Transport einer He 162-Zelle auf einem vierachsigen Güterwagen




A
B
16480
Türöffnung
2800
2700
Schnitt A-B
2690

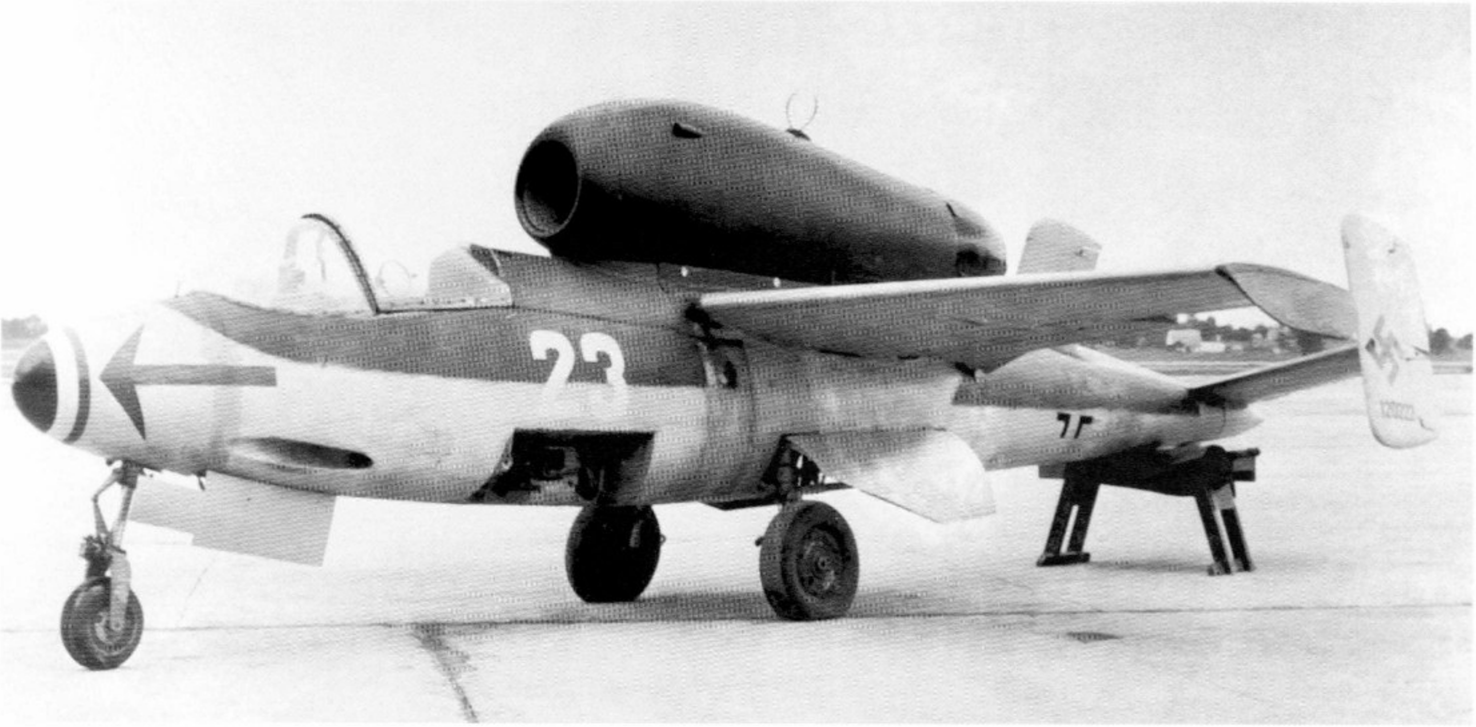
Transport von zwei He 162-Maschinen in einem gedeckten, vierachsigen Güterwagen

Beute-Heinkels



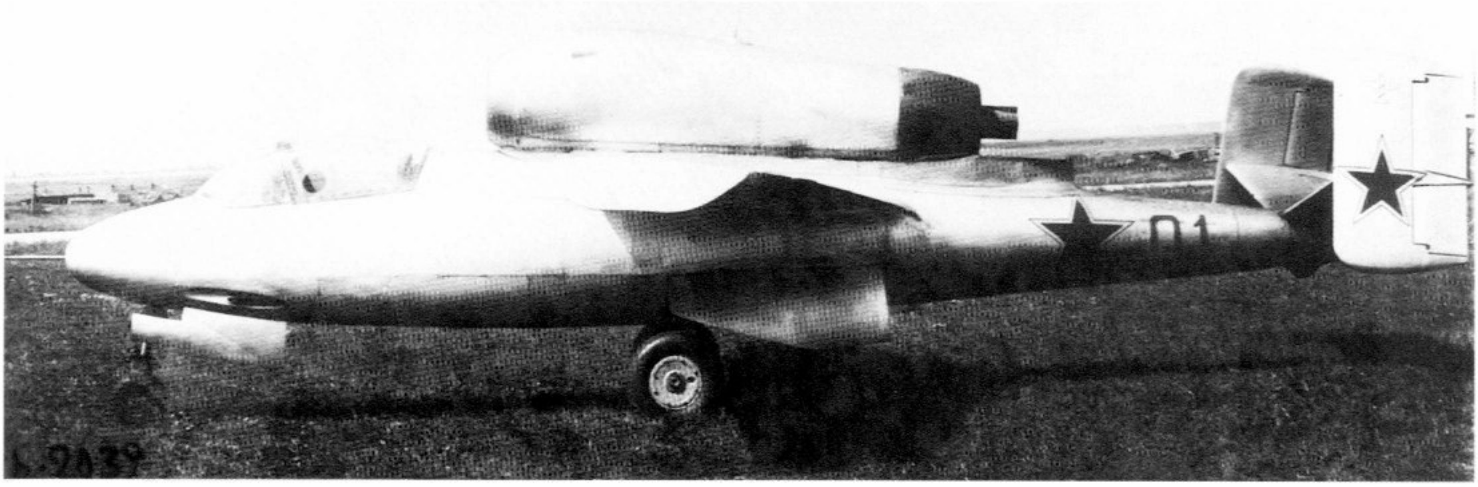
Eine He 162 wurde nach dem Krieg im französischen Erprobungszentrum Istres getestet.

At least one He 162 was tested at the French test center Istres.



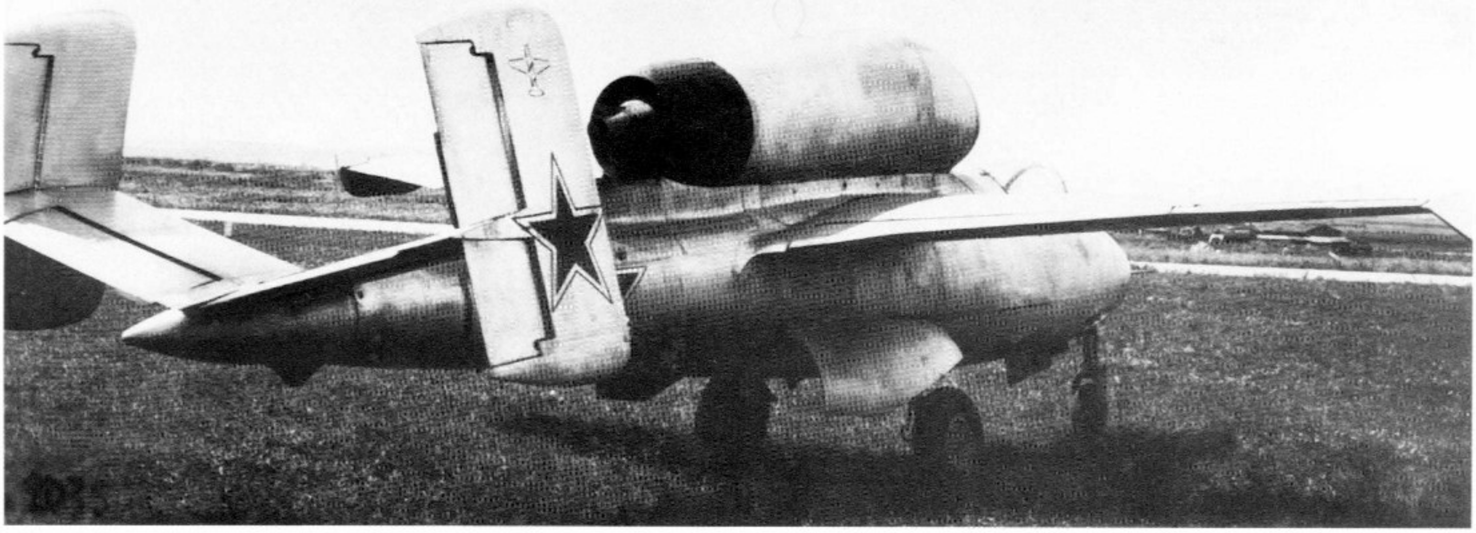
Heinkel He 162 A-1 in Leck. Da die Kanonen entfernt waren, mußte die Maschine hinten aufgebockt werden.

Heinkel He 162 A-1 at Leck. The weapons are already removed. The CG-change had to be compensated by jacking the aircraft to prevent it from falling on its tail.



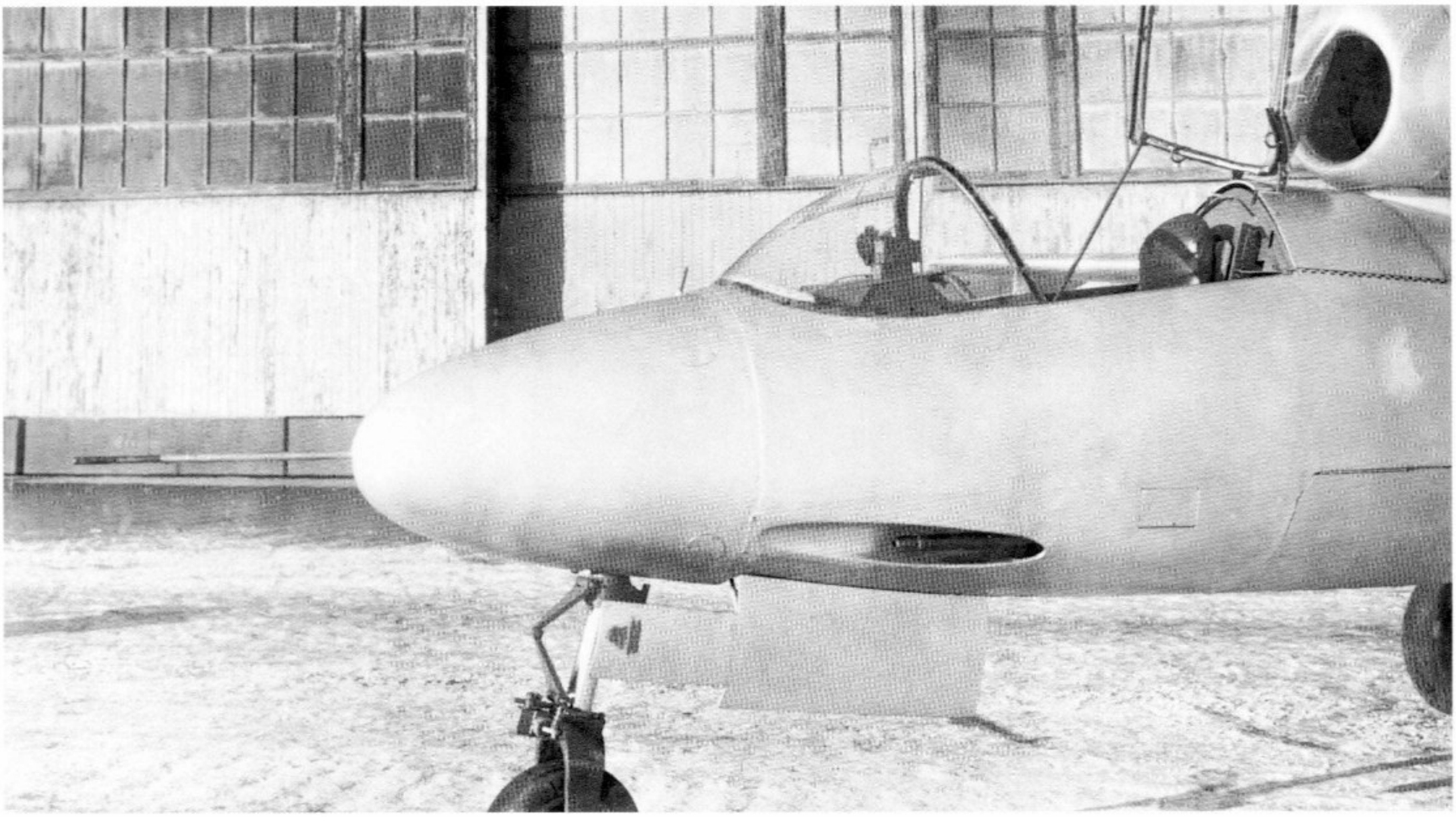
Die folgende Reihe von Fotos zeigt zwei Heinkel He 162 mit den taktischen Kennzeichen 01 und 02 in sowjetischen Diensten.

The following series of photos shows two Heinkel He 162 with codes 01 and 02 in Sowjet duties.



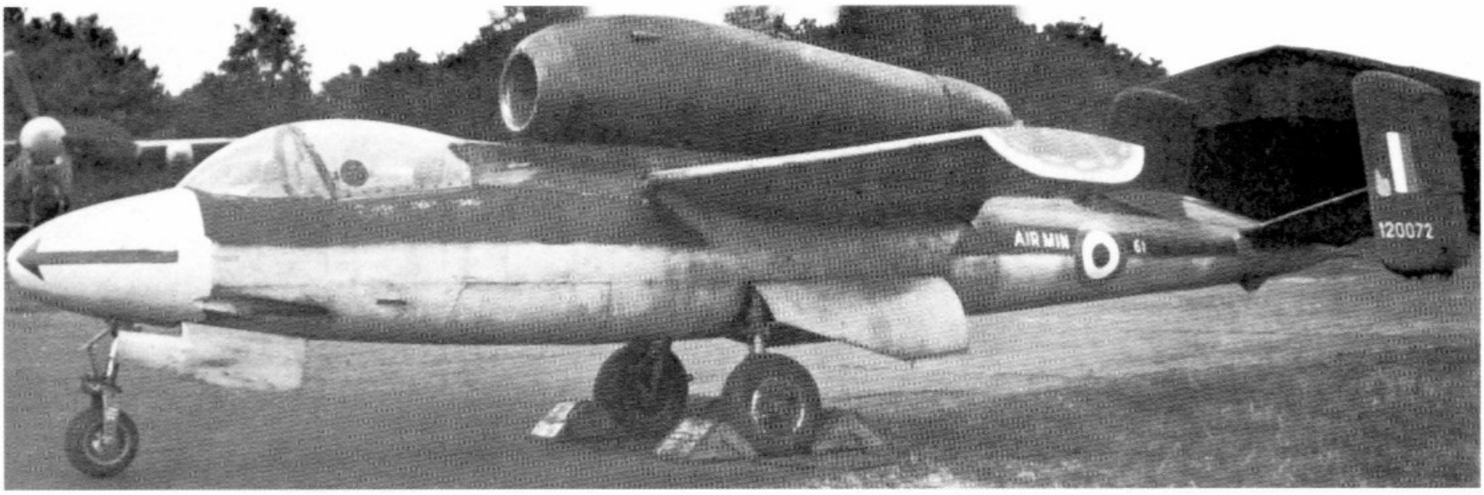
Das Emblem am Seitenleitwerk der He 162 ist das Zeichen des Versuchszentrums L II.

Notice the emblem of test center „L II“ on the tail of this He 162.



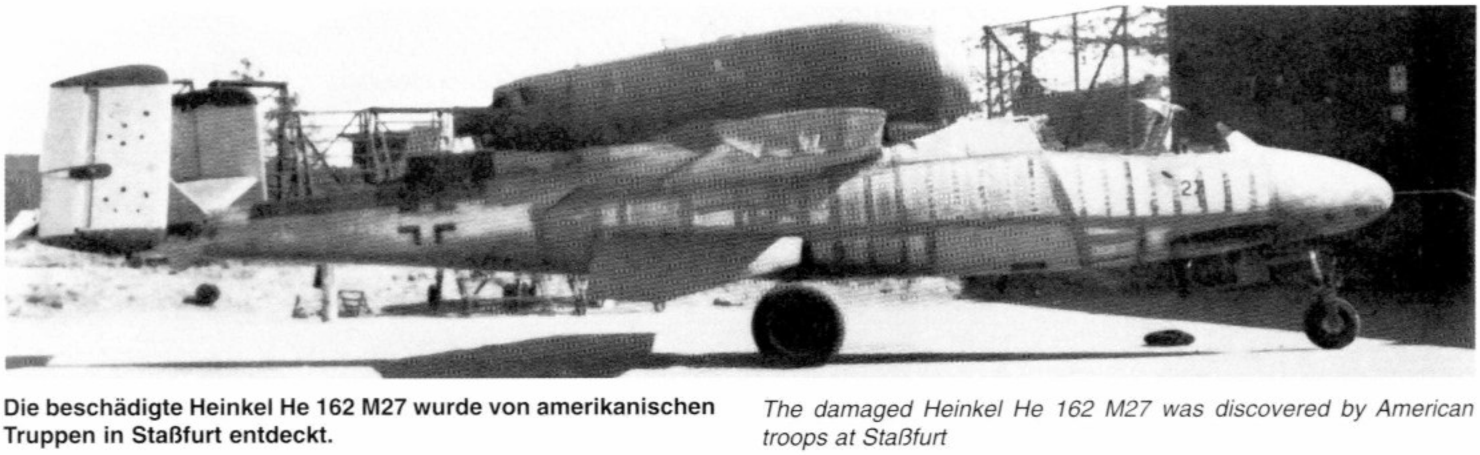
Mindestens zwei Flugzeuge des Typs Heinkel He 162 „Volksjäger“ wurden im N II VVS und L II Versuchszentrum erprobt.

A minimum of two He 162´s was tested in the Sowjet Union at the text centers „N II VVS“ and „L II“.



Heinkel He 162 A-2 im englischen Flugerprobungszentrum Farnborough. Die Maschine mit der Registrierung AIR MIN 61 (WerkNr. 120072) sollte eingehend erpobt werden. Sie ging jedoch am 9. November 1945 durch Absturz bei Aldershot verloren. Der Pilot Fl. Lt. Marks wurde getötet.

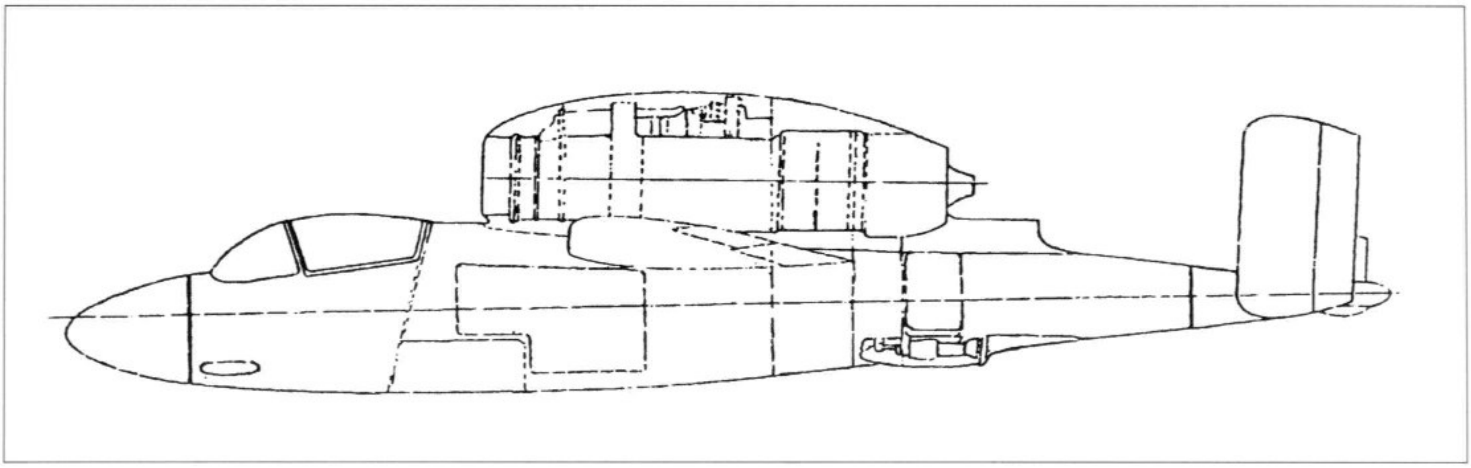
Heinkel He 162 A-2 at the British „Flight Test Center Farnborough“. The aircraft registered under AIR MIN 61 (Ser.Nr.120 072) was supposed to be intensively tested. Unfortunately the aircraft crashed on 9th. November 1945 near Aldershot killing the pilot Fl. Lt. Marks.



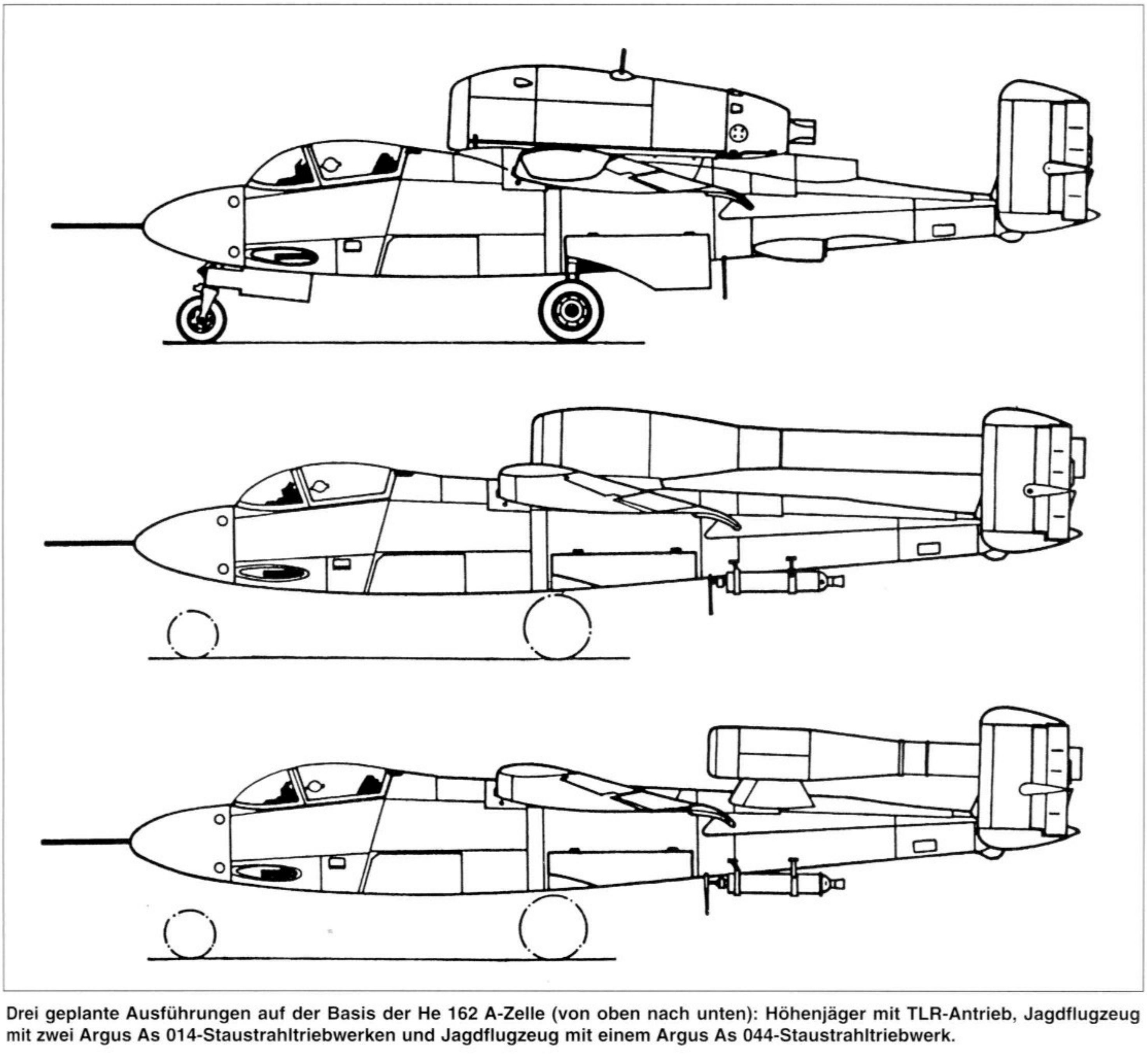
Die beschädigte Heinkel He 162 M27 wurde von amerikanischen Truppen in Staßfurt entdeckt.

The damaged Heinkel He 162 M27 was discovered by American troops at Staßfurt

Heinkel-Projekte



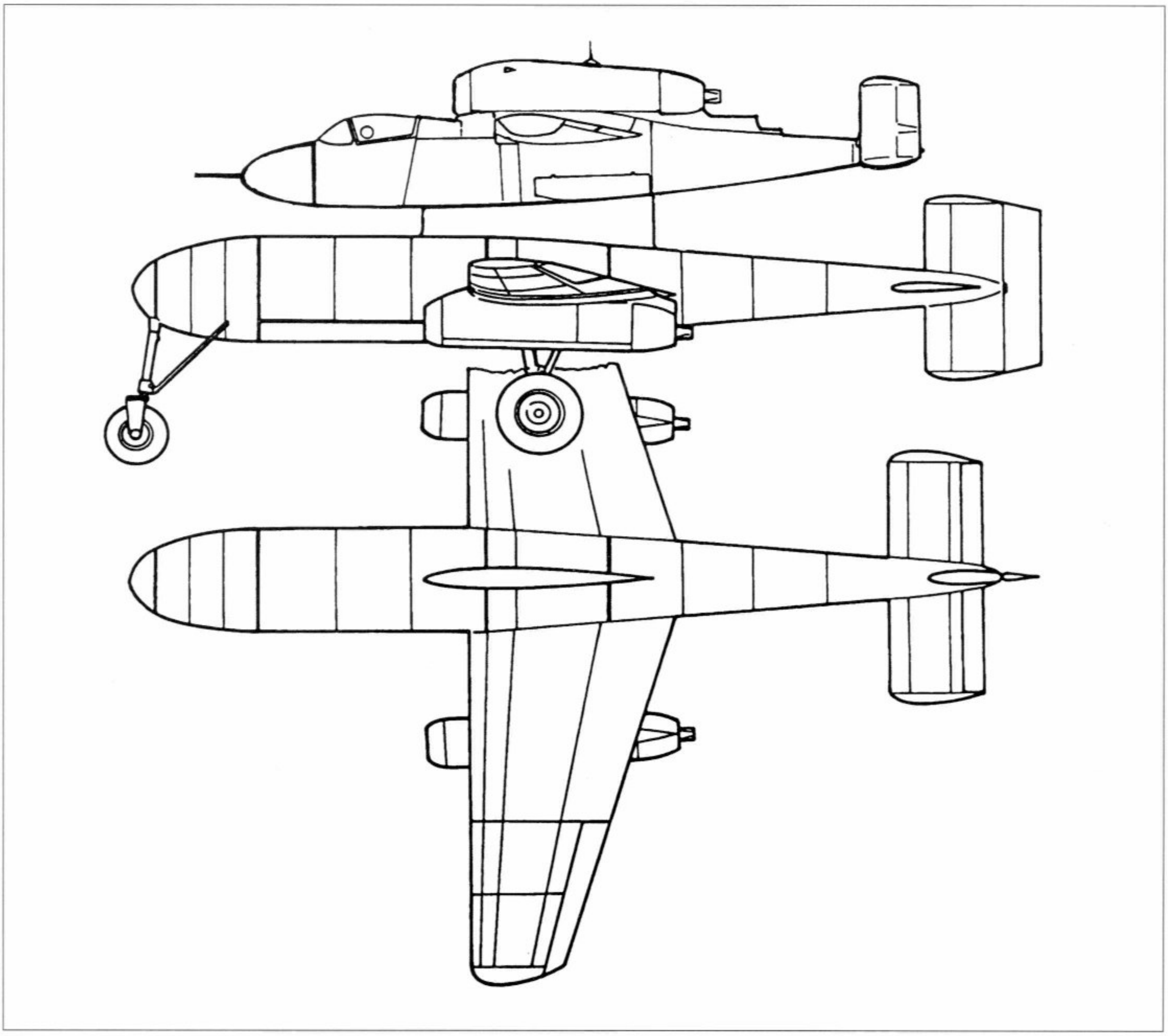
Originalzeichnung einer He 162 A mit kombiniertem Antrieb bestehend aus einem Turbinen-Luftstrahltriebwerk (TL) und einem zusätzlichen Raketenantrieb.

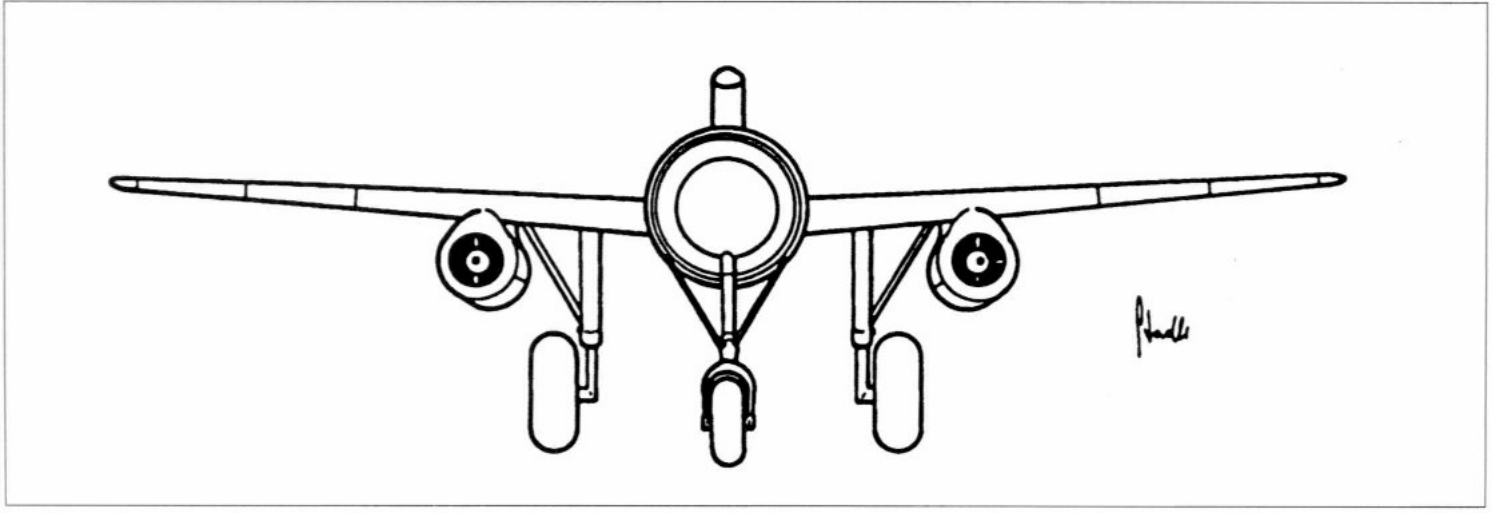


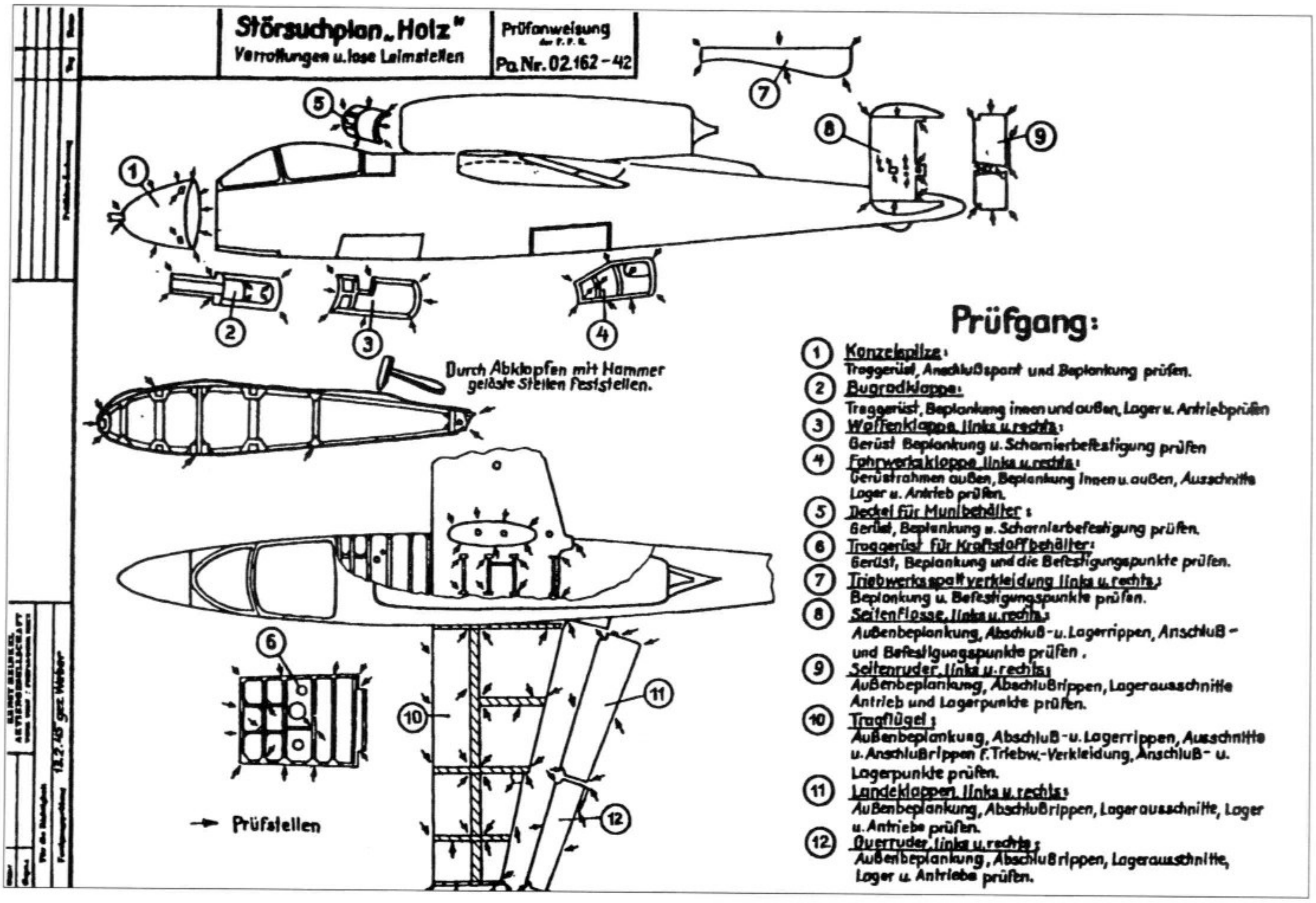
Drei geplante Ausführungen auf der Basis der He 162 A-Zelle (von oben nach unten): Höhenjäger mit TLR-Antrieb, Jagdflugzeug mit zwei Argus As 014-Staustrahltriebwerken und Jagdflugzeug mit einem Argus As 044-Staustrahltriebwerk.

Mistel-Projekt

Projekt einer Mistelanordnung bestehend aus einer He 162 A als Führungsflugzeug sowie einer mit zwei BMW-Triebwerken ausgerüsteten fliegenden Bombe (Abwandlung der Ar E-377).







Störsuchplan „Holz"
Verrottungen u. lose Leimstellen

Prüfanweisung der F.P.R.
Pa. Nr. 02.162 – 42

Durch Abklopfen mit Hammer gelöste Stellen feststellen.

→ Prüfstellen

Prüfgang:

① **Kanzelspitze:**
Traggerüst, Anschlußspant und Beplankung prüfen.

② **Bugradklappe:**
Traggerüst, Beplankung innen und außen, Lager u. Antrieb prüfen

③ **Waffenklappe, links u. rechts:**
Gerüst Beplankung u. Scharnierbefestigung prüfen

④ **Fahrwerksklappe links u. rechts:**
Gerüstrahmen außen, Beplankung innen u. außen, Ausschnitte Lager u. Antrieb prüfen.

⑤ **Deckel für Munibehälter:**
Gerüst, Beplankung u. Scharnierbefestigung prüfen.

⑥ **Traggerüst für Kraftstoffbehälter:**
Gerüst, Beplankung und die Befestigungspunkte prüfen.

⑦ **Triebwerksspaltverkleidung links u. rechts:**
Beplankung u. Befestigungspunkte prüfen.

⑧ **Seitenflosse, links u. rechts:**
Außenbeplankung, Abschluß- u. Lagerrippen, Anschluß- und Befestigungspunkte prüfen.

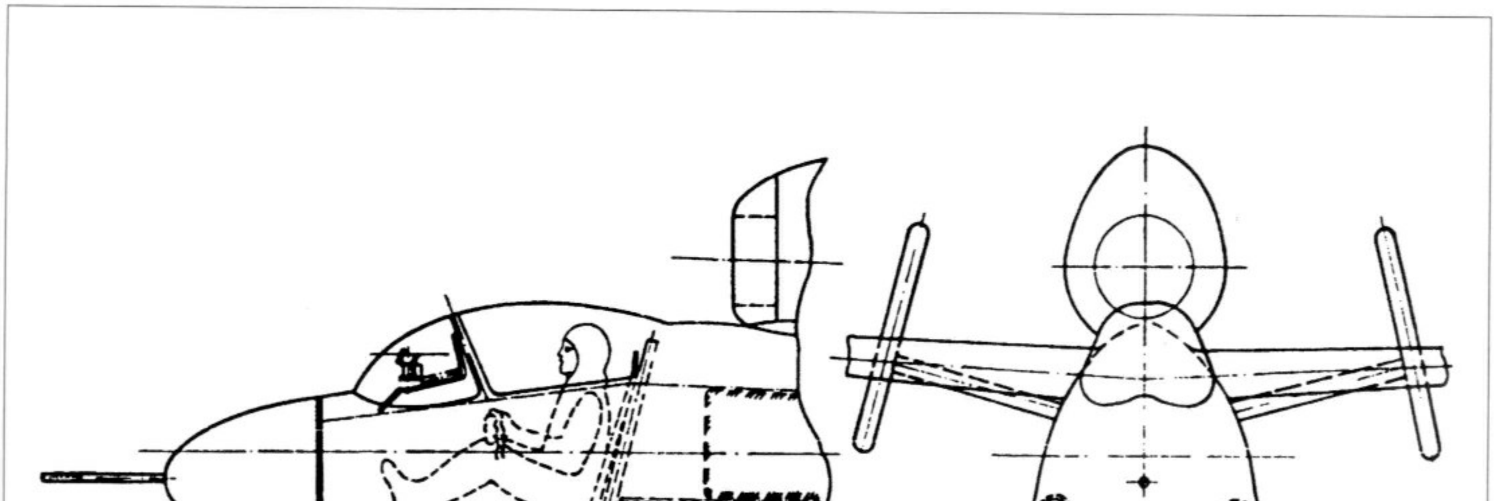
⑨ **Seitenruder, links u. rechts:**
Außenbeplankung, Abschlußrippen, Lagerausschnitte Antrieb und Lagerpunkte prüfen.

⑩ **Tragflügel:**
Außenbeplankung, Abschluß- u. Lagerrippen, Ausschnitte u. Anschlußrippen f. Triebw.-Verkleidung, Anschluß- u. Lagerpunkte prüfen.

⑪ **Landeklappen, links u. rechts:**
Außenbeplankung, Abschlußrippen, Lagerausschnitte, Lager u. Antriebe prüfen.

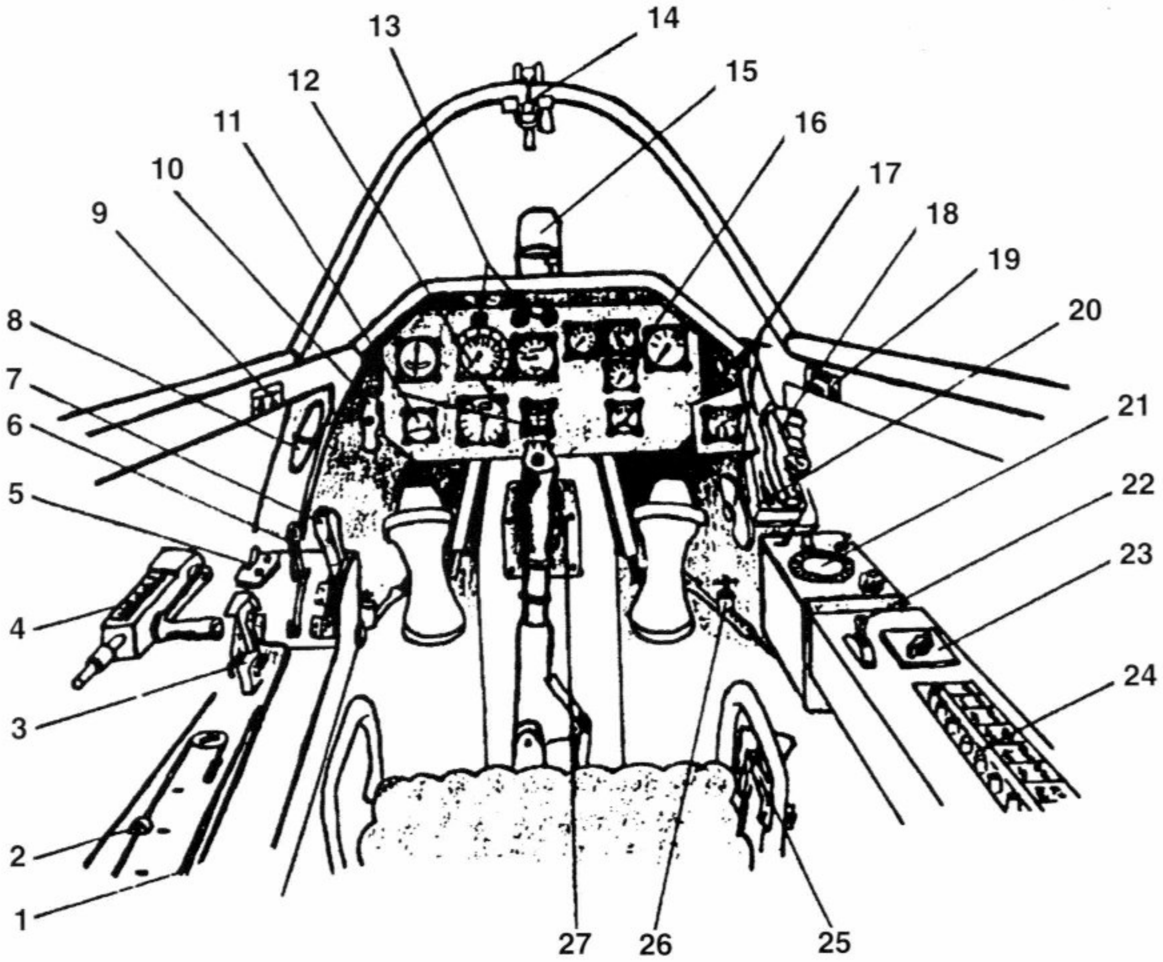
⑫ **Querruder, links u. rechts:**
Außenbeplankung, Abschlußrippen, Lagerausschnitte, Lager u. Antriebe prüfen.

Störungssuchplan für den Bereich von Holzteilen beim Jagdflugzeug He 162 A-1 und A-2 mit numerischer Darstellung für die Fehlersuche an der Flugzeugzelle.



Schematische Darstellung einer Rohrblockbatterie bei der He 162 A anstelle zweier MK 151/20 oder MK 108. Die Bewaffnung wurde von Rheinmetall-Borsig als kampfstarke Bewaffnung zur Bekämpfung viermotoriger Bomber vorgeschlagen.

Auszug aus der Bedienungsanleitung für den Flugzeugführer (8-162 A-1 und A-2), die als vorläufige Werkschrift Ende 1944 herausgegeben wurde.

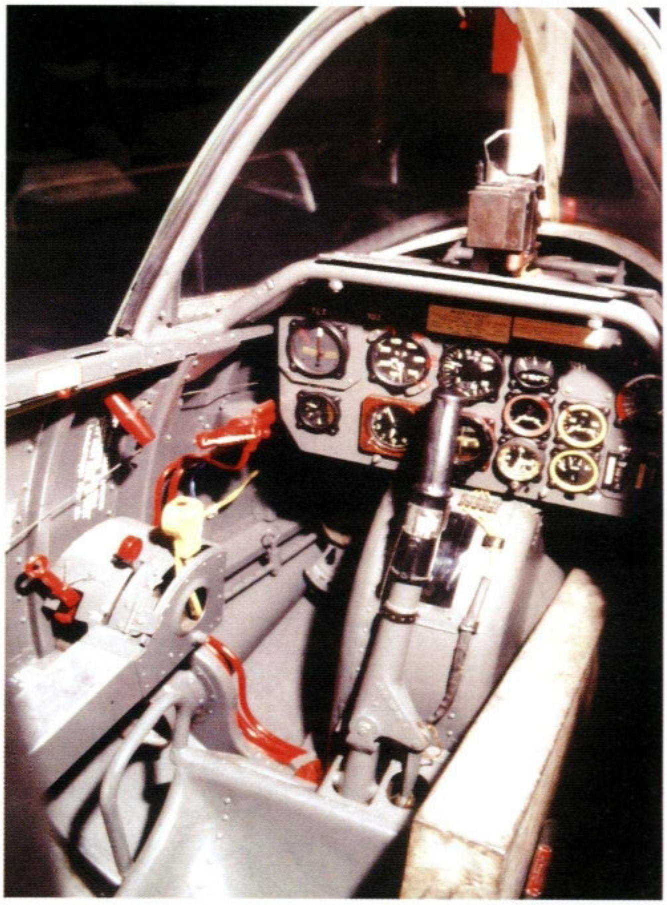


1 Abwurf der Starthilfen
2 Seitentrimmung
3 Fahrwerkschnappschalter
4 Höhentrimmung
5 Starthilfenauslösung
6 Brandhahnhebel
7 Leistungshebel
8 Fahrwerkentrastung
9 Fahrwerksanzeige links
10 Landeklappenhandpumpe
11 Navigationsgeräte
12 Flugüberwachungsgeräte
13 Schauzeichen für Staurohr u. Waffen
14 Dachverschluss
15 Visier
16 Triebwerksüberwachung
17 Atemanlage
18 Leuchtpistole
19 Fahrwerksanzeige rechts
20 Bediengerät FuG 25a
21 Empfänger FuG 24
22 Anlasskippschalter
23 Verstelldüsenschalter
24 Selbstschalter
25 Katapultsitzauslösung
26 Pedalverstellung
27 Fenster am Bugrad

Selbstschalter:

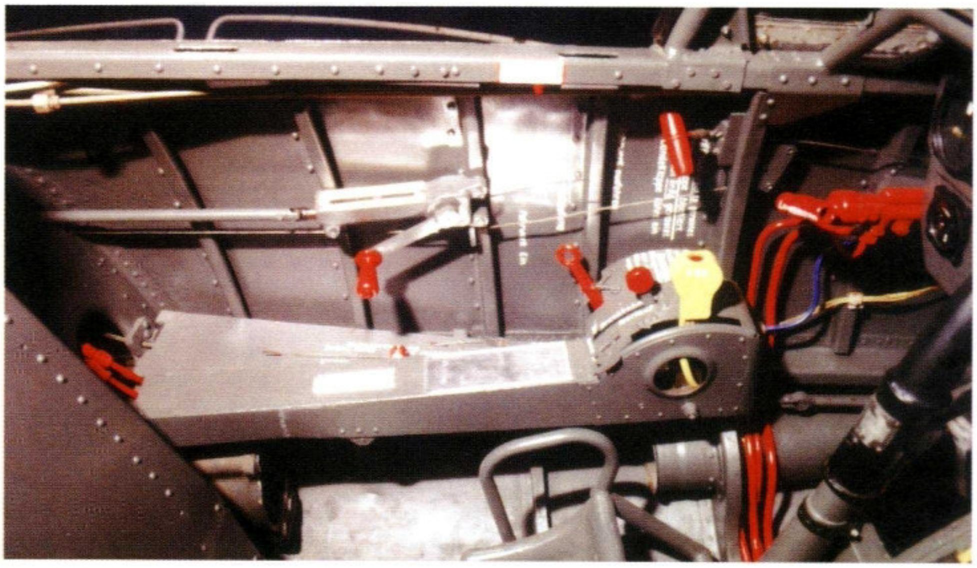
Sammler
Kraftstoffpumpe
Waffen, Revi
Staurohr-Heizung
Anlass- und Messanlage
Wendezeiger, Starthilfe
Verstelldüse
FuG 24
FuG 25a
Anlasser

Cockpit
der
He 162



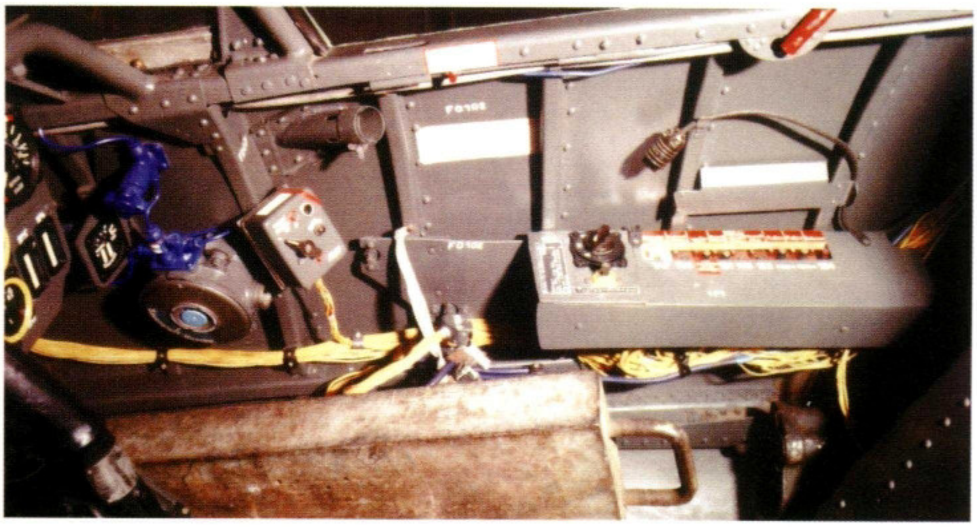
Nahezu vollständig erhaltenes und restauriertes Cockpit einer Heinkel He 162 im Musee de´l Air in Le Bourget/Paris.

Nearly complete cockpit of an He 162 in the Musee de´l Air at Le Bourget/Paris.



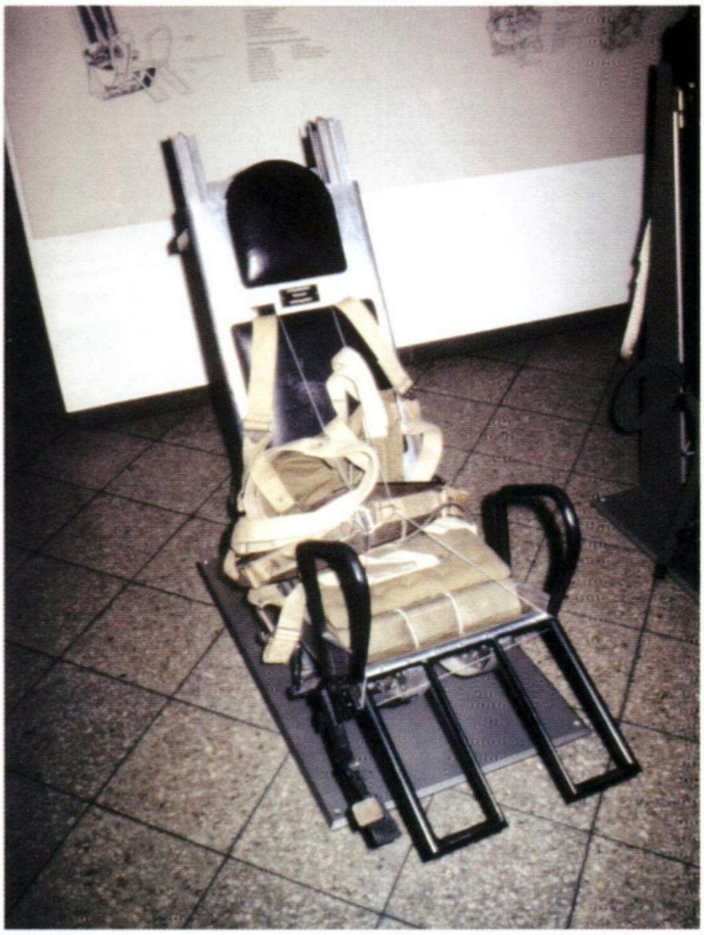
Linke Konsole mit Triebwerksbedienung.

Left concole with Throttle and engine control levers.



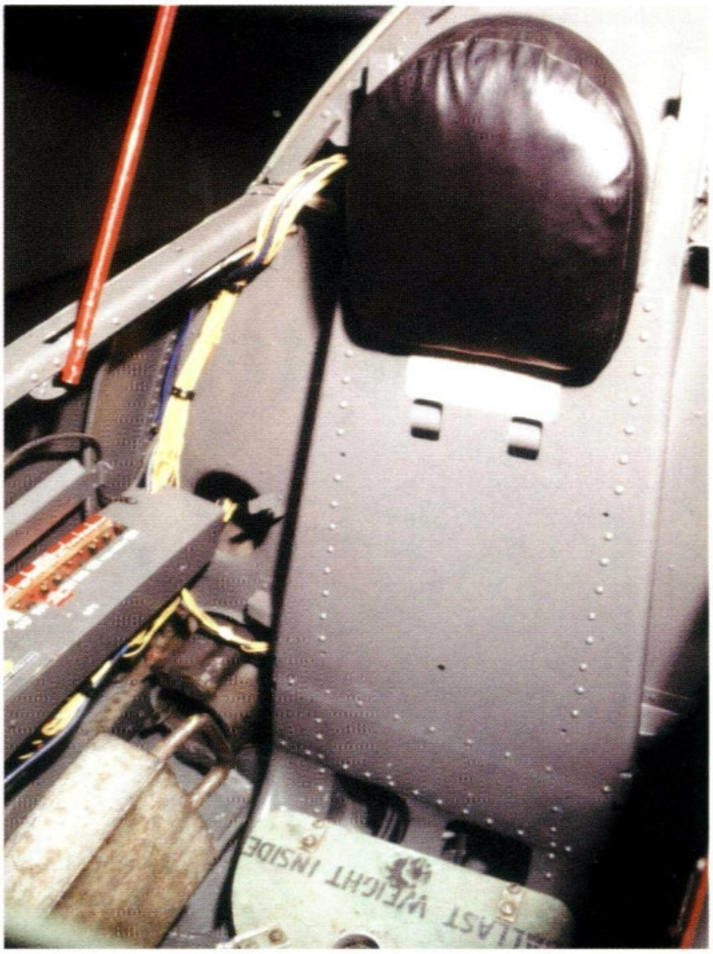
Blick auf die rechte Konsole. Aus Schwergewichtsgründen (wegen der ausgebauten Waffen) ist ein Gewicht eingebaut.

View on the right console. To compensate for a CG-change (due to missing weapons) a weight had to be installed.



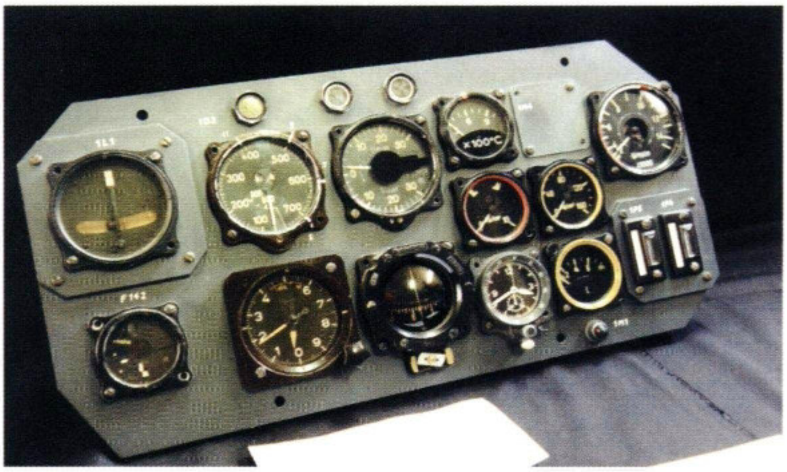
Katapultsitz einer Heinkel He 162.

Ejection seat of a Heinkel He 162.



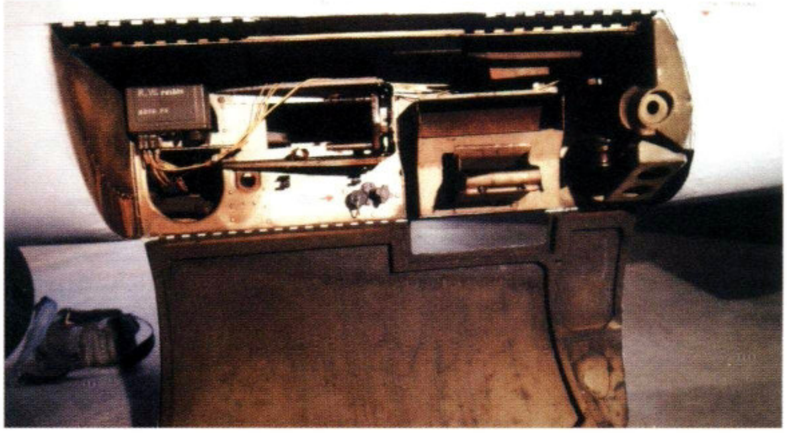
Die in Le Bourget ausgestellte Maschine besitzt nur ein Metallgewicht.

The aircraft exhibited at Le Bourget does not have a seat installed but a simple weight.



Das Instrumentenbrett der Heinkel He 162.

The removed instrument panel of a Heinkel He 162.



Dieses Foto zeigt, warum die He 162 in Le Bourget soviel Cockpitgewicht benötigt. Auch hier sind die Bordwaffen ausgebaut.

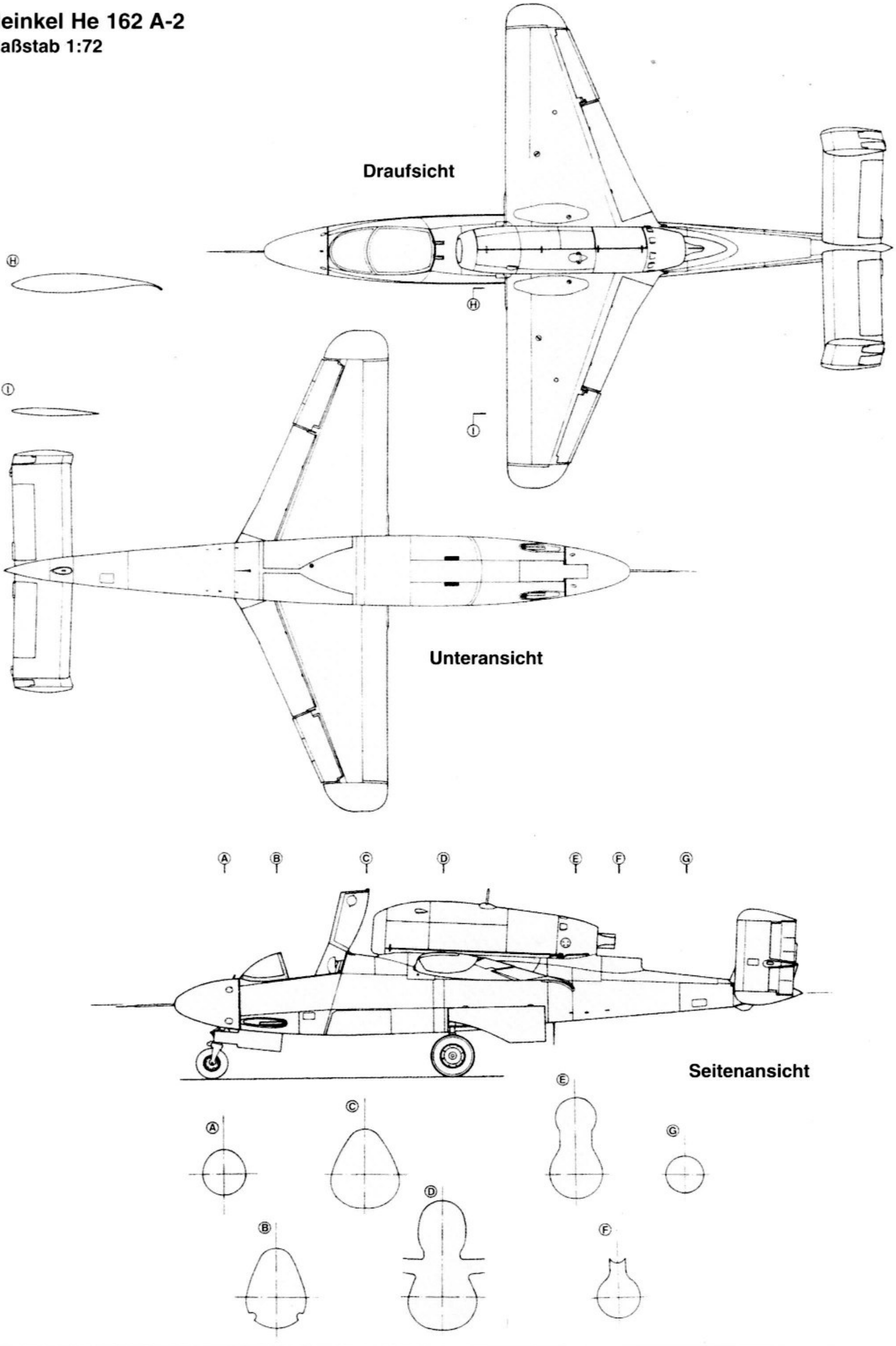
This photo clearly shows why the He 162 at Le Bourget needs that many cockpit weights installed. The weapons are also removed.

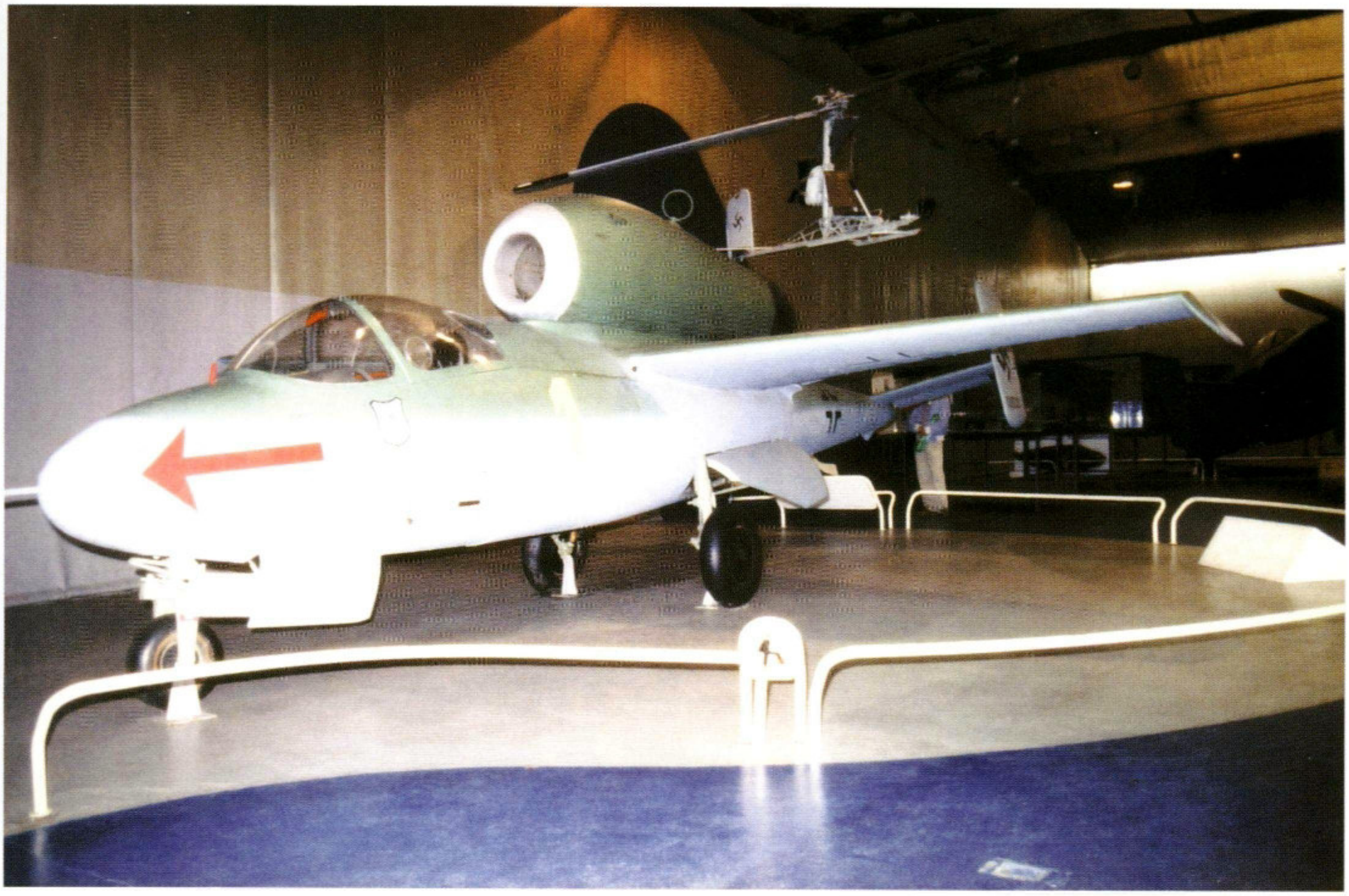
Traumhafte Studioaufnahme des Modells von Günter Sengfelder, fotografiert von Robert Kroeschel.

Beautiful studio shot of Günter Sengfelder´s Heinkel He 162 model. The photo was taken by Robert Kroeschel.

Heinkel He 162 A-2

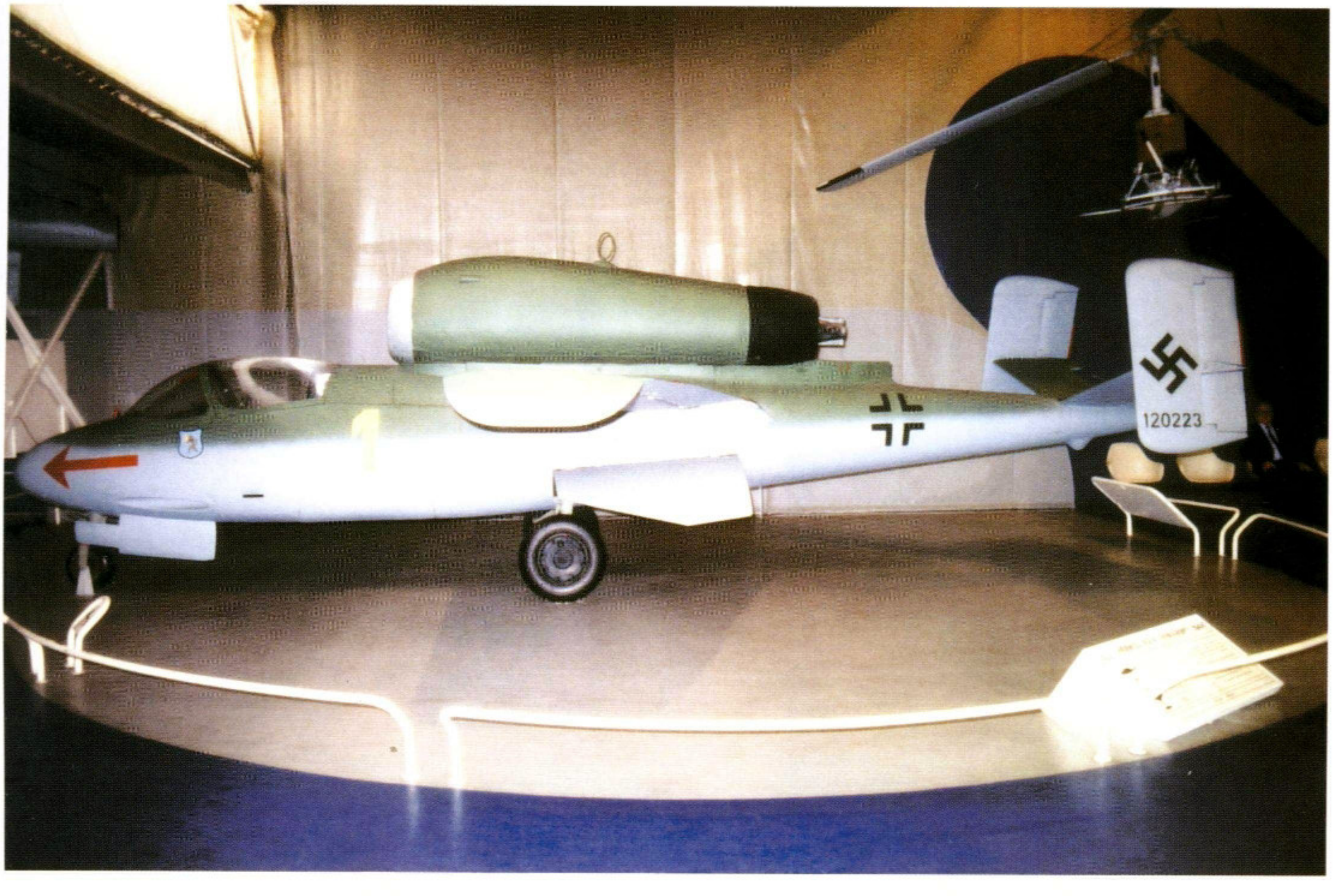
Maßstab 1:72


Draufsicht
H
H
I
I
Unteransicht
A
B
C
D
E
F
G
Seitenansicht
E
C
A
G
D
B
F



Zwei Ansichten der Heinkel He 162 im Musee de´l Air in Le Bourget/Paris.

Two different perspectives of the Heinkel He 162 in the Musee de´l Air at Le Bourget/Paris.



DIE PROFILE-SERIE

PREIS PRO HEFT
19,95 DM
PLUS PORTO

FLUGZEUG Profile
BAe Harrier
Von der P-1127 zur AV-8B
7
Panavia
Mes
..., der Geschichte machte!
15
2
3
4
9

FLUGZEUG Profile
Fieseler Fi 156 „Storch"
Die Geschichte des legendären Kurzstart- und Verbindungsflugzeuges
34

Nr.	1	Arado Ar 240	Best.-Nr. 1001
Nr.	2	Dornier Do 27	Best.-Nr. 1004
Nr.	3	Heinkel He 60	Best.-Nr. 1005
Nr.	4	Bölkow Junior	Best.-Nr. 1003
Nr.	5	Messerschmitt Bf 109 G/K	Best.-Nr. 1010
Nr.	6	Panavia Tornado (Jubiläumsmühle JaboG32)	Best.-Nr. 1011
Nr.	7	BAe Harrier	Best.-Nr. 1015
Nr.	8	Junkers Ju 87 A	Best.-Nr. 1014
Nr.	9	Focke Wulf 190 (Varianten)	Best.-Nr. 1021
Nr.	10	Heinkel He 219 Uhu	Best.-Nr. 1020
Nr.	11	Transall C 160	Best.-Nr. 1022
Nr.	12	F 16 Fighting Falcon	Best.-Nr. 1025
Nr.	13	Messerschmitt Me 262 (Varianten)	Best.-Nr. 1026
Nr.	14	Flettner Fl 282	Best.-Nr. 1028
Nr.	15	Douglas C-54	Best.-Nr. 1030
Nr.	16	Mc Donnell Douglas F-15 Eagle	Best.-Nr. 1031
Nr.	17	DeHavilland Tiger Moth	Best.-Nr. 1032
Nr.	18	Heinkel He 111 H (Varianten)	Best.-Nr. 1034
Nr.	19	Fokker DR. I	Best.-Nr. 1036
Nr.	20	Siebel Fh 104 / Si 204 Varianten	Best.-Nr. 1037
Nr.	21	Messerschmitt Bf 109 G/K Rüstsätze	Best.-Nr. 1038
Nr.	22	Douglas DC-4	Best.-Nr. 1039
Nr.	23	Deutsche Kreisflügelflugzeuge	Best.-Nr. 1040
Nr.	24	Junkers 52	Best.-Nr. 1042
Nr.	25	Tank Ta 154	Best.-Nr. 1043
Nr.	26	Stieglitz	Best.-Nr. 1044
Nr.	27	Bücker Bü 131 „Jungmann"	Best.-Nr. 1045
Nr.	28	Messerschmitt Bf 109 F	Best.-Nr. 1046
Nr.	29	Bücker Bü 133 „Jungmeister"	Best.-Nr. 1048
Nr.	30	Bücker Bü 181 „Bestmann"	Best.-Nr. 1049
Nr.	31	Raketenabfangjäger der Luftwaffe	Best.-Nr. 1050
Nr.	32	Lockheed P-38 Lightning	Best.-Nr. 1051
Nr.	33	Arado Ar 234	Best.-Nr. 1052
Nr.	34	Fieseler Fi 156 „Storch"	Best.-Nr. 1054

FLUGZEUG Publikations GmbH
Thomas-Mann-Straße 3
89257 Illertissen
Telefon 0 73 03 / 96 42 20
Fax 0 73 03 / 96 42 41